Anliegergemeingebrauch im öffentlichen Entschädigungsrecht

Dissertation
zur Erlangung des Grades eines Doktors des Rechts
der Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät
der Universität des Saarlandes

vorgelegt von

Günter Kobbe

3008 Garbsen 1
Schubertstr. 12

1976

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547310_0005

Anliegergemeingebrauch im öffentlichen Entschädigungsrecht

Dissertation
zur Erlangung des Grades eines Doktors des Rechts
der Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät
der Universität des Saarlandes

vorgelegt von

Günter Kobbe

3008 Garbsen 1
Schubertstr. 12

UNIV.
LEIDEN
BIBL.

Tag der Disputation: 31.5.1976
Amtierender Dekan: Prof. Dr. Kroeber-Reel
Erstberichterstatter: Prof. Dr. H. Wagner
Zweitberichterstatter: Prof. Dr. P. Krause

DISSERTATIONSDRUCK -SCHÖN- Belgradstraße 11, 8000 München 40

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

1. KAPITEL 1

§ 1 Problemstellung 1

§ 2 Die Straßenanlieger 3

§ 3 Der Anliegergemeingebrauch und seine vielfältigen Beeinträchtigungsformen 3

I. Inhaltsbestimmung des Anliegergemeingebrauchs 3

II. Die tatsächlichen Beeinträchtigungsformen 12
1. Zugangs- und Zufahrtsbeeinträchtigungen 13
2. Beeinträchtigungen der werbenden und anziehenden Kommunikation 15

2. KAPITEL 17
Die Rechtsstellung der Anlieger bei Beeinträchtigungen ihres Anliegergemeingebrauchs

§ 1 Abwehransprüche 17

§ 2 Entschädigungsansprüche 20

I. Geschichtlicher Rückblick 20
1. Theorie vom Anliegerservitut 21
2. Theorie eines Garantievertrages 22
3. Auf Treu und Glauben aufbauende Theorien 22

II. Gegenwärtige Rechtslage 23

3. KAPITEL 26
Die Enteignungstatbestände als Anspruchsgrundlagen

§ 1 Hoheitlicher Eingriff 27

§ 2 Die Erstreckung des Eigentumsschutzes auf den Anliegergemeingebrauch 29

Seite

I. Der Anliegergemeingebrauch als vermögenswerte Rechtsposition i.S. Art.14 GG 29

II. Zugang und Zufahrt sowie die werbende und anziehende Kommunikation im Hinblick auf ihre Zugehörigkeit zum Grundeigentum bzw. zum Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb 32

1. Bisherige Begründungen für die Eigentumszugehörigkeit von Zugang und Zufahrt 32
2. Einschränkungen der Eigentumszugehörigkeit von Zugang und Zufahrt 34
3. Unterschiedliche Auffassungen über eine Einbeziehung der werbenden und anziehenden Kommunikation in den Eigentumsschutz 40
4. Bisherige Begründungen für die Eigentumszugehörigkeit der werbenden und anziehenden Kommunikation 42
5. Einschränkungen der Eigentumszugehörigkeit der werbenden und anziehenden Kommunikation 44

§ 3 Abgrenzung der Sozialbindung bei Eigentumseingriffen durch Beeinträchtigungen des Anliegergemeingebrauchs 48

I. Die Gesichtspunkte der Zweckbestimmung der Straße, der Eingriffsschwere und der Dauer der Beeinträchtigungen 48

II. Verwendung unterschiedlicher Gesichtspunkte beim Grundeigentum und beim Recht am Gewerbebetrieb 52

4. KAPITEL 54
Eigene Ansicht

§ 1 Kritische Auseinandersetzung mit den für die Abgrenzung des Eigentums aufgezeigten Gesichtspunkten 54

I. Die Notwendigkeit einer Differenzierung unter den für die Eigentumsnutzung günstigen Faktoren 54

II. Der Einfluß auf Nutzbarkeit und Wert des Eigentums als eigentumsbegründender Gesichtspunkt 55

Seite

III. Die Erschließungsfunktion bzw. die Marktfunktion der öffentlichen Straßen 57

IV. Der Gesichtspunkt des Erwerbs durch eigene Leistung 58

V. Die Zeitspanne, in der eine günstige Situation zur Grundlage eines Betriebes gemacht worden ist bzw. die existentielle Abhängigkeit bestimmter Gewerbebetriebe von der günstigen Verkehrslage 59

VI. Einschränkungen des Eigentumsschutzes unter dem Gesichtspunkt des "Sich-Verlassenkönnens" bzw. des "beschränkten Zuweisungsgehalts" 60

VII. Eine behördliche Beschränkung des Gemeingebrauchs als Voraussetzung eines Eingriffs in das Recht am Gewerbebetrieb 62

§ 2 Eigener Lösungsvorschlag zur Eigentumsabgrenzung 67

I. Die Ableitung der Zugehörigkeit von Zugang und Zufahrt zum Grundeigentum aus einem von der öffentlichen Hand gesetzten Vertrauenstatbestand 67

1. Keine Erstreckung des Eigentumsschutzes auf einen besonders günstigen Verkehrsanschluß 71
2. Die Bedeutung der Vorhersehbarkeit einer Veränderung der Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit 73
3. Die Bedeutung eines allgemeinen Änderungsvorbehaltes des Wegeherrn 75
4. Begrenzung der Eigentumszugehörigkeit durch die Situation auf der angrenzenden Straße im Zeitpunkt der Einbeziehung von Zugang und Zufahrt in die Grundstücksnutzung 75
5. Beschränkung der Zugehörigkeit zum Grundeigentum auf die Grundstücksnutzung, in die Zugang und Zufahrt einbezogen worden sind 76
6. Begrenzung der Eigentumszugehörigkeit durch den Gesichtspunkt der Erforderlichkeit 76

II. Die Ableitung der Zugehörigkeit von Zugang und Zufahrt zum Recht am Gewerbebetrieb aus denselben Gesichtspunkten wie beim Grundeigentum 79

Seite

III. Die Ableitung der Zugehörigkeit der werbenden und anziehenden Kommunikation zum Recht am Gewerbebetrieb aus einem von der öffentlichen Hand gesetzten Vertrauenstatbestand 80

1. Die Errichtung und Sichtbarkeit von Werbeanlagen 81
2. Die verkehrsmäßige Situation auf der angrenzenden Straße 82

IV. Die Ableitung der Zugehörigkeit der werbenden und anziehenden Kommunikation zum Grundeigentum aus denselben Gesichtspunkten wie beim Recht am Gewerbebetrieb 86

§ 3 Kritische Auseinandersetzung mit den bisherigen Vorschlägen zur Abgrenzung der Sozialbindung 87

I. Erforderlichkeit einer Trennung zwischen der Abgrenzung des Eigentums und der Abgrenzung der Sozialbindung 87

II. Verwendung unterschiedlicher Abgrenzungskriterien beim Grundeigentum und beim Recht am Gewerbebetrieb und ihre Konsequenzen 88

III. Auseinandersetzung mit den wichtigsten für die Abgrenzung der Sozialbindung aufgezeigten Gesichtspunkten 91

§ 4 Eigener Lösungsvorschlag zur Abgrenzung der Sozialbindung 94

I. Unterscheidung zwischen den aus der Zweckbestimmung und den nicht aus der Zweckbestimmung der Straße folgenden Beeinträchtigungen 94

II. Einschränkung des Grundsatzes, daß alle mit der Zweckbestimmung der Straße in Zusammenhang stehenden Beeinträchtigungen im Rahmen der Sozialbindung liegen 99

III. Bedeutung der Rechtswidrigkeit der Belastungen 102

§ 5 Ergebnis 102

Literaturverzeichnis 105

1. KAPITEL

§ 1
Problemstellung

Aufgrund der räumlichen Verbindung zwischen den Anliegergrundstücken und der Straße können und müssen die Straßenanlieger die Straße verstärkt für Zwecke ihrer angrenzenden Grundstücke und Gewerbebetriebe nutzen. So nutzen sie einmal das Straßengrundstück selbst, seine Bodenfläche oder den Luftraum darüber, indem sie Verkaufstische und Stände, Tische und Stühle, Werbeschaukästen, Automaten und dergleichen im Straßenraum aufstellen oder Erker, Balkone, Fahnen, Nasenschilder, Außenuhren und dergleichen in den Luftraum über der Straße hineinragen lassen. Zum anderen nutzen sie die günstige Lage des Grundstücks zum Verkehrsweg aus. So nehmen sie die Straße als Zubringer des Zugangs- und Zufahrtsverkehrs zu ihren Anliegergrundstücken in Anspruch. Weiterhin nutzen sie die Straße zur Kontaktanbahnung, indem sie für ihre Gewerbebetriebe werbend auf den vorbeifließenden Verkehr einwirken, um Kunden zu gewinnen.

Diese Anliegernutzungen sind mannigfachen Beeinträchtigungen ausgesetzt, die vorwiegend auf Veränderungen der Straßenverhältnisse zurückzuführen sind. Soweit es sich bei den Anliegernutzungen um Sondernutzungen handelt, wirft die Frage einer Entschädigungspflicht keine besonderen Probleme auf. Bei Sondernutzungen kann, von einer abweichenden gesetzlichen Regelung abgesehen, eine Entschädigungspflicht nur bestehen, wenn es sich um eine unwiderrufliche Sondernutzung handelt oder eine befristete Sondernutzung vor dem Zeitablauf entzogen oder beschränkt wird. Nicht ausreichend geklärt ist demgegenüber das Bestehen einer Entschädigungspflicht bei Beeinträchtigungen der Straßennutzungen, die noch als Anliegergemeingebrauch gelten. Nicht alle Straßengesetze enthalten eine Regelung der Entschädigungspflicht. Soweit entsprechende gesetzliche Bestimmungen bestehen, enthalten sie keine abschließende Regelung des Problemkreises. In der Rechtsprechung und Literatur ist deshalb auf Enteignungs- bzw. Aufopferungsgrundsätze zurückgegriffen worden. Dabei handelt es sich aber zum größten Teil um eine kasuistische Auseinandersetzung mit dem Problemkreis.[1] So ist bisher keine befriedigende

---

1) Peter, JZ 1969, 556.

Begründung dafür gegeben worden, warum gerade der Anliegergemeingebrauch unter den vielen für die Anliegergrundstücke bzw. Anliegergewerbebetriebe günstigen Faktoren Eigentumsschutz genießen soll. Es ist bisher auch nicht abschließend aufgezeigt worden, in welchem Umfang der Anliegergemeingebrauch enteignungsrechtlich geschützt sein soll. Offen ist hier zunächst die Frage, welche dem Anliegergemeingebrauch zuzurechnenden Straßennutzungen in den Eigentumsschutz einzubeziehen sind, ob insbesondere nur Zugang und Zufahrt oder auch die Nutzung der Straße zur Kontaktanbahnung enteignungsrechtlich geschützt sind. Nicht abschließend geklärt ist weiterhin, wieweit der Eigentumsschutz der einzelnen Anliegernutzungen reichen soll. Hier stellt sich insbesondere das Problem, wo unter den vielen für die Ausübung der jeweiligen Anliegernutzung günstigen Umständen abzugrenzen ist. So fragt es sich z.B., ob der Eigentumsschutz von Zugang und Zufahrt jeden Umstand erfassen soll, der die Erreichbarkeit des Anliegergrundstücks günstig beeinflußt bzw., ob der Eigentumsschutz der werbenden Kommunikation auch die Erhaltung der verkehrsmäßigen Situation auf der angrenzenden Straße mit einbeziehen soll. Bisher nicht befriedigend geklärt ist außerdem, ob die Einbeziehung des Anliegergemeingebrauchs in den Eigentumsschutz des Grundeigentums anhand anderer Gesichtspunkte zu beurteilen ist als die Einbeziehung in den Eigentumsschutz des Rechts am Gewerbebetrieb. Bisher nicht überzeugend gelöste Probleme bestehen schließlich auch bei der Abgrenzung des Rahmens der Sozialbindung. So reicht insbesondere das vom BGH geschaffene Kriterium des Sonderopfers für sich allein nicht aus, eine brauchbare Abgrenzung zu finden, da es an einem Parameter für die vergleichbare Lage noch fehlt.

Das Ziel dieser Arbeit ist es, nach Darstellung der bisherigen Auseinandersetzung mit diesem Problemkreis in Rechtsprechung und Literatur den Versuch einer methodisch vertretbaren Begründung und Abgrenzung der Entschädigungspflicht aufzuzeigen, die geeignet ist, die Beeinträchtigungsfälle des Anliegergemeingebrauchs auch vom Ergebnis her befriedigend zu lösen.

§ 2
Die Straßenanlieger

Straßenanlieger sind die Eigentümer sowie alle Nutzungsberechtigten [1] (z.B. Mieter und Pächter) der an eine öffentliche Straße angrenzenden Grundstücke wie auch der zwar nicht unmittelbar an der Straße gelegenen aber ebenfalls von ihrer Erschließungsfunktion erfaßten und mit ihr verbundenen Gründstücke. [2] Die im Hamb. WG. und in der Bremer Straßenordnung enthaltene Bestimmung, [3] daß als Anlieger nur die Eigentümer und die Erbbau- bzw. Nießbrauchsberechtigten der angrenzenden Grundstücke anzusehen sind, ist zu eng. Es muß davon ausgegangen werden, daß mit der Gebrauchsüberlassung eines Grundstücks auch die mit ihm verbundenen für eine angemessene Grundstücksnutzung erforderlichen Berechtigungen übertragen werden, so daß auch die Nutzungsberechtigten den Anliegergemeingebrauch als eigene Berechtigung ausüben und ihnen deshalb auch Entschädigungsansprüche zustehen können.

§ 3
Der Anliegergemeingebrauch und seine vielfältigen Beeinträchtigungsformen

I. Inhaltsbestimmung des Anliegergemeingebrauchs

Der Anliegergemeingebrauch umfaßt alle Straßennutzungen, die den Anliegern zulassungsfrei und grundsätzlich unentgeltlich möglich sind. [4]

---

1) Kodal, Straßenrecht S. 30; Ganschezian-Finck, NJW 1957, S. 287; H. Schelcher, Fischers Ztschr. für Verwaltungsrecht Bd. 34, S. 61; Krause, Diss. S. 59; RGZ 36, 272 (275); BGH, NJW 1971, 605, 606; § 17 I Bay. StrWG.; § 16 LStrG. NW.; § 17 I StrG. BW.; § 16 I Nds. StrG.; § 19 I LStrG. Rh. Pf.; § 17 Abs. I Saarl. StrG.

2) Den Anliegerbegriff räumlich nicht so weit ausdehnend: Kodal, Straßenrecht, S. 30, unter Hinweis auf das Hamb. WG. (§ 3 II u. § 3 III).

3) § 3 Abs. I Hamb. WG.; § 10 Abs. I, Satz 1 u. 2 Brem. StrO.

4) Brückner, Diss. S. 42; Krause, Diss. S. 44; zur grundsätzlichen Unentgeltlichkeit: BVerwGE 32, 304.

Der in der neueren Rechtsprechung verwandte Begriff "Anliegergemeingebrauch" [1] verdient gegenüber den teilweise gebrauchten Begriffen "gesteigerter Gemeingebrauch" [2] und "Anliegergebrauch" [3] den Vorzug. Aus dem Begriff "Anliegergebrauch" ergibt sich unter den vielfältigen Anliegernutzungen keine Beschränkung auf die noch als Gemeingebrauch und damit als zulassungsfrei und unentgeltlich anzusehenden Nutzungen. Der Begriff "gesteigerter Gemeingebrauch" läßt nicht den Zusammenhang der Nutzungen mit den Anliegern erkennen.

Der Anliegergemeingebrauch stellt eine intensivere Wahrnehmung der allen Straßenbenutzern im Rahmen des Gemeingebrauchs gewährten Nutzungsmöglichkeit dar und ist damit keine Nutzungsform eigener selbständiger Art, sondern eine Sonderform des Gemeingebrauchs an öffentlichen Straßen, [4] die allerdings nur den Anliegern zusteht. [5] Aus den Regelungen im FStrG. (§ 8 Abs. 7) und in den einzelnen Länderstraßengesetzen [6] mit Ausnahme Hamburgs [7] geht eindeutig hervor, daß der Gesetzgeber kein selbständiges Rechtsinstitut "Anliegergemeingebrauch" neben den Nutzungsformen "Gemeingebrauch" und "Sondernutzung" anerkennen wollte, die Anliegernutzungen vielmehr auch in diese beiden Nutzungsformen eingeordnet werden sollten. [8] Nur im Hamb. WG. ist der Anlieger-

---

1) BGH, NJW 1962, 1816; BGH, NJW 1971, 606; BGH, DVBL 1968, 214 (215); OVG Koblenz, DVBL 1964, 198; OLG Bremen, BB 1955, 683; ebenso: Wessel de Weldige-Cremer, Diss. S. 31; Bettermann, MDR 1957, 673.

2) So u. a. Fleiner, Institutionen des Deutschen Verwaltungsrechts, S. 378 f; Nebinger, Dt. Verw.R. S. 104; Bochalli, DVBL 1956, 181; Forsthoff, VR 8. Auflage § 20, 2, S. 352.

3) Wolff, VR I § 58 II, S. 397; Marschall, § 8, S. 324 ff; Krause, Diss. S. 63 ff; Brückner, Diss. S. 57 f, 131; Schneider, NJW 1963, 276; Kodal, DÖV 1960, 451 f; ders.: Straßenrecht, S. 32 u. 43 f.

4) Forsthoff, VR I, § 20, 2, S. 352 (8. Aufl.); Fleiner, a. a. O. S. 377; Wolff, VR I, § 58 II, S. 397; Schneider, NJW 1963, 276; Soergel-Baur, Vor § 90 Rd. Nr. 44, S. 370; Schack, DVBL 1961, 899; Kodal, Straßenrecht, S. 33; OVG Lüneburg, DVBL 1963, 223; OVG Koblenz, DVBL 1964, 198 (199); RGZ 132, 400; BGH, NJW 1957, 1397; BGHZ 22, 395; BGHZ 23, 157; anders: Callsen, Der Münzautomat 1959, 77 u. Gew. Arch. 1960, 177, 178; v. Rosen, Der Münzautomat 1959, 151; wohl auch Wolff, VR I, § 45 III b 1, S. 402 f; BVerwG, NJW 1973, 914.

5) BVerwG, NJW 1973, 914.

6) U. A. § 51 Abs. 1 S. 1 Nds. StrG.

7) § 17 Hamb. WG.

8) Schack, DVBL 1961, 899; Kremer, DVBL 1963, 431; Brückner, Diss., 47; Marschall, § 7 Anm. 1, S. 238; Förg, Der Münzautomat 1959, 155. Auch im Berl. StrG. ist durch die ausdrückliche Hervorhebung der "gewöhnlichen An-

(gemein)gebrauch als ein neben Gemeingebrauch und Sondernutzung selbständiges Rechtsinstitut anerkannt.[1)]

Bis zum Erlaß der Straßengesetze galten kraft Gewohnheitsrecht alle die Anliegernutzungen als Anliegergemeingebrauch, die sich im Rahmen der Widmung, der Ortsüblichkeit und der Gemeinverträglichkeit hielten.[2)] In § 7 FStrG und den entsprechenden Bestimmungen einiger Länderstraßengesetze ist der Gemeingebrauch enger definiert worden.[3)] Hiernach gelten die sich im Rahmen der Widmung, der verkehrsbehördlichen Vorschriften und der Gemeinverträglichkeit[4)] haltenden Straßennutzungen nur noch dann als Gemeingebrauch, sofern sie vorwiegend zum Zweck des "Verkehrs" erfolgen. Das bedeutet, daß im Geltungsbereich dieser Straßengesetze auch von den bisher gewohnheitsrechtlich als Gemeingebrauch anerkannten Anliegernutzungen nur noch diejenigen als Anliegergemeingebrauch angesehen werden können, die vorwiegend Verkehrszwecken dienen.[5)] "Verkehr" wird dabei von der h.M.[6)] im engen Wortsinn

---

Fortsetzung der Fußnote 8) zu Seite 4:
liegernutzungen" in § 10 Abs. 2 kein selbständiges Rechtsinstitut geschaffen worden: Kodal, DÖV 1960, 449; Brückner, Diss., S. 130.

1) § 17 Hamb. WG.

2) Eisenhart-Rothe, BB 1959, 1192; RGZ 125, 108 (112); BGHZ 19, 85; BGHZ 22, 395; BGH, NJW 1957, 1396; BGH, NJW 1957, 630.

3) Eine Ausnahme bilden nur die Straßengesetze von 1.) Baden-Württemberg (§ 15 StrG BW.), 2.) Bremen (§ 1 Brem. StrO.), 3.) Hessen (§ 14 Hess. StrG.), 4.) Rheinland-Pfalz (§ 34 LStrG. Rh. Pf.) und 5.) dem Saarland (§ 14 Saarl. StrG.).

4) Ausdrücklich als Grenze der Gemeingebräuchlichkeit hervorgehoben in § 16 Abs. 1 Hamb. WG.; § 1 Abs. 1 Brem. StrO.; § 14 Abs. 1 Nds. StrG.; § 34 Abs. 3 LStrG. Rh. Pf.; § 15 Abs. 1 StrG. BW. Die Gemeinverträglichkeit gilt aber auch dort als Grenze des Gemeingebrauchs, wo sie nicht ausdrücklich in die Definition des Gemeingebrauchs eingezogen worden ist: Wessel de Weldige-Cremer, Diss., S. 47; Kodal, DÖV 1960, 446; Salzwedel, Ztschr. für Wasserrecht 1962, S. 76; Marschall, § 7 Anm. 1, S. 328; BVerwG, NJW 1973, 914.

5) Kodal, DÖV 1960, 447; Jahn, NJW 1961, 2196; Jesch, JuS 1963, 219; Nedden, NJW 1956, 81; Wessel de Weldige-Cremer, Diss., S. 32; Callsen, Gewerbearchiv 1960, 178; Brückner, Diss., S. 138 f, der einen Überblick über die geschichtlichen Phasen in der Abgrenzung des Gemeingebrauchs gibt (S. 42 f); ders.: S. 45 unter Hinweis auf die Motive der einzelnen Straßengesetze; Marschall, § 8 Anm. 8, S. 328; Bay ObLG, VRS 30, 446 zur Rechtslage in Bayern.

6) Marschall, § 7 Anm. 2, S. 239; Kodal, Straßenrecht S. 49; Kremer, DVBL 1963, 432; Wolff, VR I, § 58 II C 3, S. 399; Schack, DVBL 1961, 899 (900); OVG Lüneburg, DVBL 1963, 223.

verstanden und somit nur das vorwiegende Streben nach einer Ortsveränderung als "Verkehr" angesehen. Dabei gehört allerdings das Abstellen von Fahrrädern und Wagen, soweit noch ein Zusammenhang mit Verkehrsvorgängen besteht, das Sich-Aufhalten, das Schaufensterbetrachten und das Kinderspiel auf der Straße noch zum "Verkehr". Es ist auch bedeutungslos, aus welchen Gründen der einzelne die Straße zum "Verkehr" benutzt, aus geschäftlichen oder rein persönlichen Gründen. Für eine weite Auslegung des Begriffs "Verkehr" [1] durch die sich ein größerer Kreis zulassungsfreier und unentgeltlicher Anliegernutzungen erreichen ließe, lassen die Straßengesetze keinen Raum. Das ergibt sich einmal aus der Gegenüberstellung einer Benutzung "vorwiegend zum Verkehr" und einer Benutzung "zu anderen Zwecken" in § 7 Abs. 1 S. 1 u. 3 FStrG. Auch die besondere Berücksichtigung des fließenden Verkehrs in § 7 Abs. 1 S. 2 FStrG. läßt erkennen, daß ein verkehrsfremder Gebrauch der Straße nicht mehr unter den Begriff Gemeingebrauch eingeordnet werden kann. [2] Die Beschränkung des Anliegergemeingebrauchs durch die Straßengesetze hat weitreichende Kritik, insbesondere aus Wirtschaftskreisen, gefunden. Sie wird für nicht notwendig, nicht zweckmäßig und wegen einer Verletzung der Art. 2, 3, 12, 14, 19, 31 GG für verfassungswidrig gehalten. [3] Die erhobenen Bedenken, insbesondere gegen die Verfassungsmäßigkeit der Einschränkung des Gemeingebrauchs überzeugen jedoch nicht. Der Anliegergemeingebrauch ist zwar in seinem "Kerngehalt" durch Art. 2 Abs. 1, Art. 3 Abs. 1 und Art. 14 Abs. 1 GG grundrechtlich geschützt, [4] dieser "Kerngehalt" ist jedoch durch die Neuregelung in den Straßengesetzen nicht angetastet worden. An der Rechtmäßigkeit der gesetzlichen Definition des Gemeingebrauchs bestehen deshalb keine Zweifel. [5]

Unter den Ländern, in denen der Gemeingebrauch auf Straßennutzungen zum

---

1) H. Schneider, NJW 1963, 276; Zippelius, DÖV 1958, 848; Förg, Der Münzautomat 1959, 154.

2) Kremer, DVBL 1963, 432; Kodal, DÖV 1960, 447; Brückner, Diss., S. 48; Bay. ObLG, NJW 1967, 1190.

3) Zippelius, DÖV 1958, 838; Callsen, Der Münzautomat 1959, S. 77; Wessel de Weldige-Cremer, Diss., S. 32 f; Jahn, NJW 1961, 2196; v. Rosen, Der Münzautomat 1959, 150; Förg, Der Münzautomat 1959, 154; Schneider, NJW 1963, S. 276; ders.: in Wettbewerb in Recht und Praxis Heft 7/1959, S. 213; Eisenhart-Rothe, BB 1959, 1192.

4) BVerwGE, Bd. 30, S. 235 f; BVerwG, DVBL 1969, S. 696; BVerwG, DVBL 1971, S. 180.

5) Dazu im einzelnen: Kodal, DÖV 1960, 447 (449 f); Marschall, § 7 Anm. 2, S. 240; Schack, DVBL 1961, 900; Brückner, Diss., S. 55 ff; Krause, Diss., S. 180 ff.

Zweck des "Verkehrs" beschränkt ist, nehmen Hamburg und Berlin eine Sonderstellung ein. In Berlin gelten "gewöhnliche Anliegernutzungen" unabhängig davon, ob sie zu "Verkehrszwecken" erfolgen oder nicht, noch als zulassungsfreier Gemeingebrauch (§ 10 Abs. 2 BStrG). In Hamburg ist der "Anliegergebrauch" als ein selbständiges Rechtsinstitut anerkannt. Wegenutzungen, die nicht vorwiegend zu "Verkehrszwecken", sondern für "Zwecke des Anliegergrundstücks" erfolgen, gelten als Anliegergemeingebrauch, sofern dadurch der Gemeingebrauch anderer nicht dauernd ausgeschlossen oder erheblich beeinträchtigt wird oder aber in den Wegekörper selbst eingegriffen wird (§ 17 Hamb. WG.). Der in Hamburg als selbständiges Rechtsinstitut anerkannte "Anliegergebrauch" wie auch die in Berlin als "gewöhnliche Anliegernutzungen" dem Gemeingebrauch zugerechneten Straßennutzungen umfassen jedoch keinesfalls alle nach dem bisherigen Wegerecht als Anliegergemeingebrauch geltenden Anliegernutzungen. Sie reichen vielmehr bis auf wenige Ausnahmefälle nicht weiter als in den übrigen Ländern mit einer Beschränkung des Anliegergebrauchs auf den Verkehr i. e. S. [1]

Im Geltungsbereich der Länderstraßengesetze, die den Gemeingebrauch nicht auf Straßennutzungen "zum Zwecke des Verkehrs" beschränken, [2] ist mit Ausnahme Rheinland-Pfalz' keine Änderung des bisherigen Rechtszustandes eingetreten. [3] In Baden-Württemberg, Hessen, Bremen und im Saarland sind deshalb auch Anliegernutzungen, die nicht vorwiegend zum Zwecke des Verkehrs erfolgen, Anliegergemeingebrauch, sofern sie sich im Rahmen der Widmung, der Ortsüblichkeit und der Gemeinverträglichkeit halten. Dabei soll bei der Bestimmung der Üblichkeit nicht allein auf die bisherige Ortsüblichkeit abgestellt werden, sondern auch das sich wandelnde "Angewiesensein" der Anlieger entscheidend sein. [4] In Rheinland-Pfalz wird man, auch wenn in der gesetzlichen De-

---

1) Kodal, DÖV 1960, 449; Schack, DVBL 1961, 899 f; beide unter Hinweis auf die Begründung zum Hamb. WG.; Brückner, Diss., S. 136; Krause, Diss., S. 135, 138.

2) Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Saarland, Hessen, Bremen.

3) Kremer, DVBL 1963, 432; Brückner, Diss., S. 50 f mit Hinweis auf die entsprechenden Motive dieser Straßengesetze; VGH Stuttgart, Gew. Arch. 1968, 176 u. BGH, NJW 1973, 1282 zur Rechtslage in Baden-Württemberg; VG Darmstadt, Autoverk. 1967, 123; VGH Hessen, Gew. Arch. 1970, 179 zur Rechtslage in Hessen; für eine Beschränkung des Anliegergemeingebrauchs auf den Verkehr i. e. Sinn in Hessen: Böhm, Erl. 4 zu § 14 Hess. StrG. in Ldkr 1962, 482.

4) VGH Stuttgart, Gew. Arch. 1968, 177; OVG Koblenz, Gew. Arch. 1965, 237; Hess. VGH, Gew. Arch. 1970, 179; Kummer, Gew. Arch. 1970, 268 f; Rother, Gew. Arch. 1970, 180; zur Auslegung des "Angewiesenseins": BVerwG, DVBL 1969, 309.

finition des Gemeingebrauchs die Worte "zum Verkehr" fehlen, von einer Beschränkung des Gemeingebrauchs auf Straßennutzungen zum Zwecke des Verkehrs ausgehen müssen. Das ergibt sich einmal aus der Bestimmung des § 34 Abs. 3 StrG. RhPf., wonach die Straße nur gemeingebräuchlich benutzt wird, wenn dies vorwiegend zum "Verkehr" nicht aber "zu anderen Zwecken" erfolgt. Es folgt weiterhin aus der Ermächtigung des Ortsgesetzgebers durch § 42 Abs. 2 StrG. RhPf. zur abweichenden Regelung der Zulassungspflichtigkeit der Sondernutzung "insbesondere zur Erleichterung des Gebrauchs der Anlieger .....", wie auch aus der Übergangsbestimmung in § 58 Abs. 4 StrG. RhPf., die beide keinen Sinn hätten, wenn der Gemeingebrauch nicht gegenüber der früheren Regelung eingeschränkt worden wäre.[1)]

Für die Einordnung der einzelnen Anliegernutzungen als Anliegergemeingebrauch oder Sondernutzung ergibt sich nunmehr folgendes:

Zugang und Zufahrt gelten mit einigen Einschränkungen im Geltungsbereich der meisten Straßengesetze als Anliegergemeingebrauch. Dabei wird vorwiegend zwischen Zugang und Zufahrt innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften unterschieden. Innerhalb geschlossener Ortslagen gelten Zugang und Zufahrt überwiegend als Gemeingebrauch, soweit sie nicht, wie z. B. bei Autobahnen, durch die Widmung ausgeschlossen sind.[2)] Es werden jedoch teilweise folgende Einschränkungen vorgenommen: So wird in Berlin bei einer Inanspruchnahme des Fußweges nur eine Gehwegüberfahrt je Grundstück anerkannt, deren Lage, Abmessung und Beschaffenheit außerdem im Wege der Straßenaufsicht bestimmt werden muß.[3)] In Hamburg gilt eine Zufahrt nur dann als Gemeingebrauch, wenn keine Flächen überfahren werden, die nicht für den Fahrverkehr bestimmt sind, wie z. B. Fußwege.[4)] Der Zugang wird auch außerhalb geschlossener Ortschaften vorwiegend als Gemeingebrauch angesehen, sofern nicht der Gemeingebrauch auf der Straße auf Kraftfahrzeugverkehr beschränkt ist oder die Errichtung oder Änderung einer besonderen baulichen Anlage auf dem Straßenkörper für den Zugang erforderlich ist.[5)] Für Schleswig-Holstein, Hessen und das Saarland muß jedoch aufgrund des Wortlautes der entsprechenden Bestimmungen der Straßengesetze davon ausgegangen werden, daß der Zugang außerhalb geschlossener Ortschaften als Sondernutzung gelten soll.[6)]

---

1) Im einzelnen hierzu: Brückner, Diss., S. 53 f; anders für den Geltungsbereich des LStrG. RhPf.: OVG Koblenz, Gew. Arch. 1965, 236.

2) BVerwG, NJW 1973, 913 für Zufahrten zu Bundesstraßen.

3) § 10 Abs. 3 Berl. StrG.

4) § 18 Hamb. WG.

5) Kodal, Straßenrecht, S. 896; Marschall, § 8, Anm. 4, 5, S. 275.

6) § 20 StrwG SH; § 19 Abs. I Hess. StrG; § 20 Abs. I Saarländisches StrG.

Hinsichtlich der Zufahrten besteht lediglich in Berlin und Hamburg keine unterschiedliche Regelung für Zufahrten innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften.[1] Demgegenüber bestimmen die meisten Straßengesetze für Zufahrten außerhalb geschlossener Ortschaften, daß die nach Rechtskraft der Gesetze durch Neuanlage oder wesentliche Änderungen geschaffenen Zufahrten Sondernutzungen sind, während die einmal bestehenden vor Rechtskraft der einzelnen Gesetze als Gemeingebrauch geltenden und später nicht wesentlich veränderten Zufahrten weiterhin Gemeingebrauch sind.[2] Für Zufahrten zu Gemeindestraßen wird diese Unterscheidung im Geltungsbereich der meisten Straßengesetze jedoch nicht gemacht. Sie gelten auch außerhalb geschlossener Ortschaften immer als Gemeingebrauch.[3] In Bayern, Schleswig-Holstein und dem Saarland gelten mit Rechtskraft der Landesstraßengesetze alle Zufahrten außerhalb geschlossener Ortschaften, also auch die bis dahin als Gemeingebrauch ausgeübten, als Sondernutzung.[4] Hiervon wird jedoch in Schleswig-Holstein und dem Saarland für Zufahrten zu Gemeindestraßen eine Ausnahme gemacht.[5]

Unter Zugang und Zufahrt ist der Anschluß an das öffentliche Straßen- und Wegenetz zu verstehen. Dazu gehört nicht nur eine Verbindung zwischen der angrenzenden Straße und dem Grundstück, sondern auch eine Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit zu Fuß und mit dem Wagen über das Straßen- und Wegenetz bis an das Grundstück,[6] ohne die Zugang und Zufahrt von der Straße auf das Grundstück wertlos sind. Die Zufahrt auf das Anliegergrundstück wird überwiegend auch dann als Anliegergemeingebrauch angesehen, wenn ein Überfahren des Gehwegs erforderlich ist.[7] Der Anliegergemeingebrauch umfaßt auch den Transport von Gütern von der Straße auf das Anliegergrundstück, unabhängig davon, ob es sich um Versorgungsgüter oder Handelsware handelt, ob der Transport mit oder ohne Verkehrsmittel erfolgt.[8] Der Anliegergemeingebrauch

1) § 10 Abs. III Berl. StrG; § 18 Hamb. WG.
2) § 8 Abs. 4 FStrG.; § 20 Nds. StrG.; § 20 LStrG. NW; § 19 Hess. StrG.; § 43 LStrG. RhPf.; § 20 StrG. BW.
3) § 20 II Nds. StrG.; § 19 Hess. StrG.; § 20 LStrG. NW.; § 43 LStrG. RhPf.; § 20 StrG. BW.
4) Art. 19 Abs. I Bay. StrWG; § 24 StrWG SH; § 20 Abs. I Saarländisches StrG.
5) § 24 StrWG SH; § 20 Abs. I Saarländisches StrG.
6) BGH. NJW 1971, 606; BGH, DVBL 1968, 212; Germershausen-Seydel, Bd. 1, S. 124.
7) Kodal, Straßenrecht, S. 897 u. DÖV 1960, 446; Marschall, § 7 Anm. 6, S. 286; Einschränkungen gelten in Hamburg und Berlin.
8) Kodal, Straßenrecht, S. 49 u. DÖV 1960, 447; Marschall, § 7 Anm. 6, S. 263; Kremer, DVBL 1963, 443.

kann überschritten sein, wenn es sich um einen sich täglich wiederholenden Vorgang von gewisser Dauer handelt und dadurch der Fußgängerverkehr auf der Straße erheblich gestört oder sogar teilweise ganz unterbunden wird. Denn Zugang und Zufahrt gelten nur solange als Anliegergemeingebrauch, wie sie sich im Rahmen der Gemeinverträglichkeit halten.[1] Die zulassungsfreie Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit besteht nicht nur für die Anlieger selbst, sondern auch für Besucher, Lieferanten und Geschäftskunden. Damit gilt auch die Zufahrt auf Grundstücke, auf denen eine Tankstelle betrieben wird, ein Kundenparkplatz oder Parkgaragen bestehen, als Anliegergemeingebrauch, sofern der Rahmen der Gemeinverträglichkeit nicht überschritten ist.[2]

Auch die Möglichkeit, die Straßen zur Kontaktanbahnung zu nutzen und dadurch aus dem vorbeifließenden Verkehr Kunden zu gewinnen, gehört im Geltungsbereich aller Straßengesetze jedenfalls dann zum Anliegergemeingebrauch, wenn die Werbeeinrichtungen und Warenauslagen nicht die Straßenfläche selbst oder den Luftraum darüber in Anspruch nehmen.[3] Davon, daß es sich hier insoweit gar nicht um eine Straßennutzung, sondern um eine Grundstücksnutzung handelt,[4] kann nicht ausgegangen werden. Zwar wird die Straße durch die Werbung selbst nicht gegenständlich genutzt, die Werbung bezweckt und bewirkt jedoch eine verstärkte Straßenbenutzung durch die angesprochenen Verkehrsteilnehmer zu Gunsten der Anliegergrundstücke. Bei der Schaufensterwerbung ist das ganz offensichtlich, da Schaufensterauslagen Fußgänger wie auch Fahrverkehr anlocken und das Aufsuchen und Betrachten der Schaufenster u.U. zu einer Behinderung des Durchgangsverkehrs führt. Außerdem wird durch die Möglichkeit, die in den Schaufenstern ausgelegten Waren von der Straße aus zu betrachten, ein Teil des Straßengrundstücks vor den Schaufenstern in das Anliegergeschäft mit einbezogen und das Geschäftslokal damit über die Grundstücksgrenze hinaus auf die Straße ausgedehnt. Aber auch die werbende Einwirkung durch Reklameschilder oder sonstige Werbeträger beeinflußt das Verhalten der Verkehrsteilnehmer und führt zu einer verstärkten Straßenbenutzung. So wird z.B. der Verkehr in eine bestimmte Richtung gelenkt, ein Überqueren der Fahrbahn, ein Ein- und Aussteigen, das Abstellen eigener Fahrzeuge usw. veranlaßt. Vielfach werden

---

1) U.a. § 14 Abs.1 Satz 2 Saarl.StrG.

2) Marschall, § 7 Anm.6, S.281; anders: Kremer, DVBL 1963, 433.

3) BGH, LM Nr.76 zu Art.14 GG; BGH, MDR 1958, 588; BGH, NJW 1960, 1995; BGH, NJW 1967, 1750; BGH, DVBL 1968, 215; OLG Bremen, BB 1955, 683; OLG Köln, JZ 1963, 94; LG Braunschweig NJW 1971, 1660; E.Schneider, DRiZ 1968, 191; Marschall, § 8 Anm.8, S.326; Ganschezian-Finck, NJW 1957, 287; Kodal, Straßenrecht, S.32 f; Bettermann, MDR 1957, 673.

4) Zitzelsberger, Diss., S.53; offenlassend: Franke-Stehmann, Diss., S.15.

die Straßen auch nur benutzt, um nach bestimmten Reklameschildern Ausschau zu halten.

Bei den typischen Nutzungen der Bodenfläche des Straßengrundstücks oder des Luftraumes darüber wirkt sich die unterschiedliche Bestimmung des Gemeingebrauchsumfanges durch die einzelnen Straßengesetze aus. Im Geltungsbereich aller Straßengesetze mit einer Begrenzung des Anliegergemeingebrauchs auf den Verkehr i. e. Sinn scheiden die meisten dieser Straßennutzungen unabhängig von ihrer bisherigen Ortsüblichkeit und ihrer Gemeinverträglichkeit als Anliegergemeingebrauch aus. Im Einzelfall kommt es allerdings selbst unter den Befürwortern einer engen Auslegung des Verkehrsbegriffs zu einer unterschiedlichen Beurteilung. Als Sondernutzungen müssen hier alle die Straßennutzungen angesehen werden, die nur der Bequemlichkeit der Kundschaft der Anlieger dienen, wie Vordächer und Markisen.[1] Dasselbe gilt für die Straßennutzungen, die nur eine Vergrößerung des Grundstücks auf Kosten der Straße darstellen, wie Verkaufstische und Stände, Tische und Stühle auf der Straße, Erker, Balkone, Freitreppen, Schaukästen, Nasenschilder, Fahnen, Automaten, Werbeschaukästen, Reklameaußenuhren und dergl.[2] Diese Nutzungen erfolgen nicht zum Zwecke des Verkehrs i. e. S. Als Sondernutzung wird auch die Lagerung von Baumaterialien, das Aufstellen von Baugerüsten und Bauzäunen bei Bauvorhaben auf den Anliegergrundstücken beurteilt werden müssen,[3] und zwar auch dann, wenn die Inanspruchnahme der Straße nur vorübergehend ist. Demgegen-

---

1) Noch als Anliegergemeingebrauch ansehend: Marschall, § 7 Anm. 6, S. 275 ff; Schneider, NJW 1963, 278.

2) Wolff, § 58 III a, 2 S. 402; BGH, NJW 1973, 1280. Bei geringem Hineinragen von Marschall, § 7 Anm. 6, S. 269 ff noch als Anliegergemeingebrauch angesehen, anders jedoch bei Lichtreklame: Marschall, S. 274. Bei Reklameschildern hat auch der BGH (DÖV 1957, 622; BGHZ 22, 399) Anliegergemeingebrauch bejaht.

3) Kremer, DVBL 1963, 431 (433); Wolff, § 58 III a 2, S. 402 und § 59 II a 2, S. 405; Brückner, Diss., S. 95; Jesch, JuS 1963, 219; Allgem. Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des Berl. StrG. vom 12.11.1958 (Dbl. VI/1958, S. 145) - entnommen bei Kodal, DÖV 1960, 448. Für Anliegergemeingebrauch: Soergel-Baur, Vor § 90 Rd. Nr. 45; Marschall, § 7 Anm. 6, S. 265, 266; BGH, NJW 1957, 630, sofern die Lagerung unbedingt erforderlich ist und auch nur im beschränkten Umfang geschieht. Eine Sperrung von Teilen der Fahrbahn zur Erleichterung von Bauvorhaben soll nicht mehr als Anliegergemeingebrauch gelten. Eingehend zu den Grenzen der Gemeingebräuchlichkeit in diesen Fällen: BGH, DB 1968, 258.

über muß das kurzfristige Bereitstellen von Mülltonnen für die Müllabfuhr [1] wie auch die kurzfristige Lagerung für die Anliegergrundstücke angelieferter Güter, [2] z.B. Brennstoff und dergl., als Anliegergemeingebrauch angesehen werden, da sie in engem Zusammenhang mit dem Transport von und zum Anliegergrundstück stehen und damit noch als zum "Verkehr" gehörig betrachtet werden können. Das gleiche wird für das Abstellen von Fahrradständern gelten müssen. [3]

Von den genannten zum Anliegergemeingebrauch gehörenden Straßennutzungen haben insbesondere Zugang und Zufahrt sowie die werbende und anziehende Kommunikation für die Anlieger die größte Bedeutung. So ist die Nutzbarkeit eines Grundstücks wie auch die Geschäftsabwicklung eines Gewerbebetriebes von dem Bestehen einer Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit abhängig. Bestimmte Gewerbebetriebe, die ihre Waren und Dienste direkt einer unbestimmten Zahl von Endverbrauchern anbieten, sind außerdem noch darauf angewiesen, mittels Werbung aus dem vorbeifließenden Verkehrsstrom Kundschaft zu gewinnen. Von dem Erfolg der werbenden Kommunikation hängt wiederum die angemessene Verwertbarkeit der Bauwerke ab, die für derartige Gewerbebetriebe errichtet worden sind. Diese Anliegernutzungen unterliegen auch besonders häufigen Veränderungen.

Die nachfolgenden Untersuchungen über das Bestehen einer Entschädigungspflicht konzentrieren sich deshalb allein auf Beeinträchtigungen dieser Straßennutzungen.

II. Die tatsächlichen Beeinträchtigungsformen

Abgesehen von einer Verschiebung der gesetzlichen oder gewohnheitsrechtlichen Grenzen zwischen Gemeingebrauch und Sondernutzung werden Beeinträchtigungen des Zugangs und der Zufahrt sowie der werbenden und anziehenden Kommunikation vorwiegend durch Veränderungen der Straßenverhältnisse hervorgerufen.

---

1) Soergel-Baur, Vor § 90 Rd.Nr.44; Wolff, VR I, § 58 III a 2, S.402; Marschall, § 7 Anm.6, S.275; anders: Brückner, Diss., S.95; auch Kremer, DVBL 1963, 431 f müßte zur Annahme einer Sondernutzung kommen.

2) Kodal, DÖV 1960, 444, 447; Marschall, § 7 Anm.6, S.273; Wolff, a.a.O.; BGHZ 22, 395; anders: Kremer, DVBL 1963, 433; Jesch, JuS 1963, 219; Brückner, Diss., S.96, 97.

3) OVG Lüneburg, DVBL 1963, 223; Wolff, a.a.O.; anders: Ganschezian-Finck, NJW 1957, 281 f; Kremer, DVBL 1963, 431; Brückner, Diss., S.97.

1. Zugangs- und Zufahrtsbeeinträchtigungen

Zugangs- und Zufahrtsbeeinträchtigungen sind in der Regel die Folge behördlicher Maßnahmen. Sie können auf dauerhafte bauliche Veränderungen an der Straßenanlage zurückzuführen sein, wie z.B. auf Niveauveränderungen der Straße [1] oder auf eine Versetzung der Straßentrasse in der Horizontalen. Meistens werden sie durch vorübergehende Straßenbauarbeiten hervorgerufen.[2] Weiterhin können sie im Zusammenhang mit einer Einziehung oder Teileinziehung der Straße eintreten. Das ist z.B. der Fall bei einem Ausschluß bestimmter bisher durch die Widmung zugelassener Verkehrsarten infolge einer Umwandlung einer Straße in eine Kraftverkehrsstraße, in einen Fußweg [3] oder in eine Sackgasse.[4] Hierunter fallen weiterhin die Fälle, in denen die Benutzbarkeit der Straße auf bestimmte Zeiträume [5] beschränkt wird oder in denen eine Bundesstraße zur Autobahn aufgestuft wird und dadurch die einmal bestehende direkte Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit entfällt. Auch verkehrsregelnde Maßnahmen können eine Beeinträchtigung nach sich ziehen. Sie können einmal zu einer Beeinträchtigung der Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit über die angrenzende Straße bis an das Grundstück führen, wie das z.B. bei einem Fahrverbot für LKW-Verkehr als Folge von Frostaufbrüchen oder bei einem Halteverbot vor einem Anliegergrundstück der Fall ist. Zum anderen können verkehrslenkende Maßnahmen eine Beeinträchtigung des Zugangs bzw. der Zufahrt von der angrenzenden Straße auf das Grundstück bewirken, wie z.B. bei einem Auf- und Abfahrverbot bei Schnellstraßen,[6] beim Anbringen von Fußgängergittern oder unüberfahrbaren Grünflächen, wodurch eine Zufahrt unterbunden wird. Die genannten behördlichen Maßnahmen sind in der Regel zur Unterhaltung oder Anpassung der Straße an veränderte Verkehrsbedürfnisse oder für die Verlegung oder Unterhaltung der Allgemeinheit dienender Versorgungseinrichtungen [7] erforderlich. Sie können aber auch allein zu Gunsten Privater erfolgen, wie dies z.B.

---

1) RGZ 145, 107; BGHZ 30, 241; BGH, NJW 1959, 1916; BGH, MDR 1963, 478; BGH, DB 1963, 651; BGH, NJW 1967, 1749; BGH, LM Nr. 32 zu Art. 14 GG (Ea); OLG Nürnberg, NJW 1968, 654; OLG Neustadt, MDR 1964, 505; Hans. OLG, MDR 1965, 660; LG Frankfurt, NJW 1969, 1964.

2) BGH, NJW 1962, 1816 (vorübergehende Durchfahrtssperre); BGH, NJW 1960, 1995; BGH, Warn. 1964, Nr. 122, S. 270; BGH, NJW 1965, 1907.

3) BGH III ZR 11/53 v. 21.6.1954.

4) BGH, NJW 1971, 605.

5) So vielfach in Einkaufszentren, wenn die Zufahrt nur für Lieferanten und auch nur innerhalb bestimmter Zeiträume gestattet ist.

6) BGH, NJW 1967, 1749.

7) BGH, NJW 1962, 1816.

bei einer Durchgangsverkehrssperre zur Förderung privater Unternehmen [1] der Fall ist.

Zugangs- und Zufahrtsbeeinträchtigungen können auch allein durch den Gemeingebrauch anderer Straßenbenutzer, insbesondere anderer Anlieger hervorgerufen werden, wie z.B. durch dichten ununterbrochenen Fußgängerverkehr vor der Einfahrt zu einer Tankstelle, der die Zufahrt unmöglich macht oder ganz erheblich erschwert sowie durch eine sich noch im Rahmen des Gemeingebrauchs haltende Inanspruchnahme des Gehweges. Sie können in Zusammenhang mit behördlich genehmigten wie auch nicht genehmigten Sondernutzungen stehen. [2] Hierzu zählen z.B. die Fälle, in denen die den Anliegergrundstücken vorgelagerten Straßenflächen durch andere Anlieger in einem über den Gemeingebrauch hinausgehenden Ausmaß in Anspruch genommen werden. Entsprechendes gilt für Bauarbeiten zur Verlegung von privaten Rohrleitungen oder Straßenbahngleisen und dergleichen.

Die die Zufahrt und den Zugang beeinträchtigenden Maßnahmen erfolgen vorwiegend auf der angrenzenden Straße selbst, zum Teil auch innerhalb des übrigen bei der Zufahrt benutzten Straßennetzes. Sie können die Zugangs- bzw. Zufahrtsmöglichkeit von der angrenzenden Straße auf das Grundstück allein [3] aber auch im Zusammenhang mit einer Beeinträchtigung der Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit bis an das Grundstück betreffen. [4] Die Beeinträchtigung kann dauernd oder nur vorübergehend sein, sie kann durch Anpassungsarbeiten der betroffenen Anlieger wieder behebbar [5] sein oder nicht. Der mit einer Zugangs- bzw. Zufahrtsbeeinträchtigung verbundene Schaden kann für das Grundstück bei vorübergehenden Beeinträchtigungen in einem Ausfall bei der Vermietung oder Verpachtung bestehen.

Bei dauernden Beeinträchtigungen besteht der Schaden in dem Wertverlust des Grundstücks, wenn Zugang und Zufahrt nicht durch eigene Anpassungsarbeiten der Anlieger wiederhergestellt werden können. Im Fall der vollständigen Wiederherstellbarkeit durch Anpassungsarbeiten des Eigentümers besteht der Schaden in der Höhe der Wiederherstellungsaufwendungen. Daneben kann ein Schaden infolge eines Ausfalls bei der Vermietung oder Verpachtung während der Unterbre-

---

1) Bay.ObLG 1964, 49 f; OLG Nürnberg, MDR 1962, 218 f (Vorinstanz).

2) BGH, MDR 1958, 588; BGH, MDR 1957, 670; BGH, DB 1968, 258; OLG Düsseldorf, NJW 1961, 1925.

3) So bei Niveauveränderungen.

4) BGH, DVBL 1968, 212 (Sandgrubenfall). Hier war der einzige Verbindungsweg zwischen einer Sandgrube und dem öffentlichen Wegenetz entfallen.

5) So in den meisten Fällen einer Niveauveränderung.

chung der Zugangs- bzw. Zufahrtsmöglichkeit bestehen, der sich, da er nur vorübergehend ist, nicht in einem Wertverlust des Grundstücks niederschlägt. Im Fall der nicht vollständigen Wiederherstellbarkeit besteht der Schaden in den Wiederherstellungsaufwendungen, in einem etwaigen Ausfall bei der Vermietung oder Verpachtung während der Unterbrechung, sowie in dem durch die nicht vollständige Wiederherstellbarkeit bedingten Wertverlust des Grundstücks. Besteht auf dem betreffenden Grundstück ein Gewerbebetrieb, so kann die vorübergehende wie auch dauernde Zugangs- bzw. Zufahrtsbeeinträchtigung zu einer Erschwerung oder vollständigen Unterbindung der Geschäftsabwicklung und damit zu einer Gewinneinbuße und einem Wertverlust des Betriebes führen.

2. Beeinträchtigungen der werbenden und anziehenden Kommunikation

Die werbende und anziehende Kommunikation mit dem vorbeifließenden Verkehr ist immer dann beeinträchtigt, wenn die Möglichkeit, Werbeanlagen zu errichten und damit auf den vorbeifließenden Verkehr einwirken zu dürfen, durch behördliche Verbote beschränkt wird, z. B. durch ein Verbot, Schaufenster zu errichten, um eine Ablenkung der Verkehrsteilnehmer auszuschließen. Sie ist weiterhin dann beeinträchtigt, wenn die Sichtbarkeit der Werbeeinrichtungen von der Straße aus erschwert oder ausgeschlossen wird. Dies kann im Zusammenhang mit behördlichen Maßnahmen, insbesondere Straßenbaumaßnahmen, aber auch im Zusammenhang mit einer Gemeingebrauchsausübung durch andere Anlieger oder im Zusammenhang mit genehmigten oder nicht genehmigten Sondernutzungen [1] erfolgen.

Die werbende und anziehende Kommunikation ist außerdem dann beeinträchtigt, wenn der Verkehr auf der angrenzenden Straße, auf dem die werbende und anziehende Kommunikation aufbaut, nachteilig verändert wird. Das ist immer dann der Fall, wenn Zugang und Zufahrt über die angrenzende Straße bis an das Grundstück beeinträchtigt werden, da es dann zwangsläufig auch zu einer Behinderung des Durchgangsverkehrs kommt. Außerdem kann eine Verkehrsverlagerung auf der angrenzenden Straße durch behördliche Veränderungen im Straßenbereich auf der angrenzenden Straße selbst, wie auch im übrigen Straßen- und Wegenetz hervorgerufen werden, z. B. durch Widmungsänderungen, [2] Änderun-

1) BGHZ 23, 157 (Behelfsladenfall).

2) Umwandlung einer bisherigen Durchgangsstraße insbesondere der angrenzenden Straße in eine Sackgasse oder Anliegerstraße (BGH, NJW 1971, 605).

gen in der baulichen Ausgestaltung,[1] im Zustand des Straßen- und Wegenetzes [2] oder durch Änderungen der Verkehrsregelungen,[3] ohne daß diese Maßnahme bereits zu Zugangs- bzw. Zufahrtsbeeinträchtigungen führen müßten. Auch hier können die behördlichen Maßnahmen Aufgaben dienen, die aus der Zweckbestimmung der Straße folgen. Sie können aber auch allein zu Gunsten Privater erfolgen. Eine Verkehrsverlagerung kann weiterhin durch eine Gemeingebrauchs- oder Sondernutzungsausübung anderer Straßenbenutzer hervorgerufen werden.[4] Sie kann aber auch auf Veränderungen außerhalb des Straßenbereichs zurückzuführen sein, auf die die öffentliche Hand teilweise keinen Einfluß hat, wie z.B. auf die Verlegung eines großen Industrieunternehmens, auf die Verlegung eines Bahnhofs, auf die Freilegung bisher bewohnter Gebiete, auf die Aufhebung von Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel oder auf die Errichtung von verkehrsanziehenden Einrichtungen an anderen Straßen, z.B. großen Parkplätzen und dergleichen.

Beeinträchtigungen der Kommunikationsmöglichkeit können für den Gewerbebetriebsinhaber zu einem Umsatzrückgang und bei längerer Dauer zu einem Zusammenbruch des Betriebes, für den Grundstückseigentümer zu einem Miet- bzw. Pachtzinsausfall und bei dauernden Beeinträchtigungen zu einem Wertverlust des Grundstücks führen. Kommt es zu den genannten Beeinträchtigungen des Anliegergemeingebrauchs, so stellt sich die Frage, ob den betroffenen Anliegern Abwehransprüche oder für den Fall, daß ihnen eine Abwehrmöglichkeit versagt ist oder nicht mehr erfolgsversprechend ist, wenigstens Entschädigungsansprüche zustehen. Im folgenden ist deshalb die Rechtsstellung der Anlieger zu untersuchen.

---

1) Bau von Umgehungs- oder Entlastungsstraßen (BGH, NJW 1967, 1752); Änderung der Linienführung einzelner Straßen.

2) Schlechter Allgemeinzustand bestimmter Straßen, Bauarbeiten im Straßenraum, die mit Unannehmlichkeiten für den Verkehr verbunden sind und deshalb zu einer Verkehrsverlagerung führen (BGH, NJW 1965, 1907).

3) Vorübergehende Sperrung einer Durchgangsstraße (BGH, NJW 1962, 1816); empfohlene Verkehrsumleitungen; Anordnung von Einbahnverkehr, Park- und Halteverboten; Trennung der Straßenhälften durch Anlage eines unübergehbaren Mittelstreifens, Anbringung von Fußgängergittern (BGHZ 8, 273).

4) OLG Düsseldorf, NJW 1961, 1925; BGH, WM 1963, 1100; BGHZ 23, 157; BGH, DVBL 1968, 215.

2. KAPITEL
Die Rechtsstellung der Anlieger bei Beeinträchtigungen ihres Anliegergemeingebrauchs

§ 1
Abwehransprüche

Unter den den Anliegern möglicherweise zustehenden Rechten sind Entschädigungsansprüche gegenüber Abwehrrechten subsidiär.[1] Das bedeutet, daß den betroffenen Anliegern Entschädigungsansprüche nur zustehen können, wenn sie entweder überhaupt keine Abwehrrechte gegenüber den Beeinträchtigungen haben oder aber der Angriff nicht mehr abgewehrt werden kann, weil der Schaden bereits eingetreten ist. Es stellt sich deshalb zunächst die Frage, inwieweit den betroffenen Anliegern Abwehrrechte zustehen. In welchem Ausmaß das der Fall ist, hängt davon ab, welche Rechtsposition der Anliegergemeingebrauch vermittelt. Der Anliegergemeingebrauch ist kein volles subjektives Recht in dem Sinn, daß er ein Recht auf Bestand der Position einschließt und nur in Ausnahmefällen im Wege der Enteignung angetastet werden kann.

Über die Rechtsnatur des Anliegergemeingebrauchs besteht zwar ein Theorienstreit. So wird der Anliegergemeingebrauch teilweise nur als ein besonderer Ausdruck, als eine Konkretisierung der allgemeinen Freiheit des Menschen angesehen.[2] Teilweise wird er als ein Rechtsreflex, d.h. als ein Ausfluß objektiven Rechts oder als ein Tatsachenreflex, d.h. als eine Auswirkung der tatsächlich bestehenden Gebrauchsmöglichkeit erklärt. Der Einzelne hat nach dieser Ansicht demnach keinen Anspruch auf den Gemeingebrauch. Der Gemeingebrauch stellt für ihn nur einen aus dem allgemeinen Rechtsvollzug oder aus der tatsächlichen Anlage der Straße sich ergebenden Vorteil dar.[3] Demgegenüber sieht eine in

1) Haas, System der öffentlichrechtlichen Entschädigungspflichten, S. 61 f; Dürig, JZ 1955, 524; eingehend zu dem Verhältnis zwischen Abwehrrechten und Entschädigungsansprüchen: Luhmann, S. 86 f.

2) O. Mayer, Verwaltungsrecht Bd. 2, S. 89; W. Jellinek, Verwaltungsrecht, S. 510; Peters, Lehrbuch der Verwaltung, S. 210 f.

3) Scheuner, RVBL 1937, 732; v. Dassel, Fischers Ztschr. für VerwR Bd. 76, S. 16; Nebinger, VerwR AT 1949, S. 103; Fleiner, Institutionen des Deutschen Verwaltungsrechts, S. 374; Köhler, Grundlehren des Dtsch. VerwR, S. 309; Kodal, Straßenrecht, S. 53 ff; Maunz-Dürig, GG Komm. Art. 14 GG, Rd. Nr. 30; E. Schneider, DRiZ 1968, 191; OVG Hamburg, DV 1948,

neuerer Zeit im Vordringen befindliche Theorie im Gemeingebrauch und damit auch im Anliegergemeingebrauch ein subjektives öffentliches Recht.[1] Dieser Theorienstreit ist aber letztlich darauf zurückzuführen, daß keine Einigkeit über die Definition des subjektiven öffentlichen Rechts besteht.[2] So gehen diejenigen, die ein subjektives öffentliches Recht bejahen, von einem weiten Begriff des subjektiven Rechts aus. Sie sprechen von einem subjektiven öffentlichen Recht nicht nur, wenn es der öffentlichen Hand gegenüber ein Recht auf Bestand dieser Position einschließt, das nur in Ausnahmefällen im Wege der Enteignung angetastet werden kann, sondern sehen in einem jederzeit nach freiem Ermessen widerrufbaren verwaltungsrechtlichen Besitzstand bereits ein subjektives öffentliches Recht.[3] Sie sprechen dann von einem Recht auf Teilnahme am Anliegergemeingebrauch. Andererseits fassen diejenigen, die ein subjektives öffentliches Recht verneinen, den Begriff des subjektiven öffentlichen Rechts enger und verstehen darunter nur die verliehene Nutzungsbefugnis, die dem Berechtigten eine umfassende Willensmacht gegenüber dem Staat verschafft und die nicht jederzeit durch den Staat frei widerrufen werden kann. In der Sache selbst besteht jedenfalls insoweit allgemeine Übereinstimmung, daß der Anlieger, solange die Straße dem Gemeingebrauch gewidmet ist, zwar nicht von einer in zulässiger Weise erfolgenden Ausübung des Anliegergemeingebrauchs ausgeschlossen werden kann,[4] daß er jedoch andererseits keinen Anspruch auf Begründung oder Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs in seinem einmal bestehenden Umfang

---

Fortsetzung der Fußnote 3) zu Seite 17:
69 u. DÖV 1955, 151 f; OVG Lüneburg, DÖV 1954, S. 91; VGH Württemberg/Hohenzollern, DÖV 1949, S. 258. Offenlassend, ob es sich nur um einen Rechtsreflex oder um ein subjektives öffentliches Recht handelt: BVerwGE 4, 342 (343); OLG München, DVBL 1952, 529 ff; Hess. VGH, Verw. Rspr. 5, 340 (343); BGHZ 23, 157; ein subjektives Recht aber ausdrücklich ablehnend: BGH, NJW 1959, 1916; BGH, NJW 1967, 1752.

1) Huber, DÖV 1955, 129 ff; Forsthoff, VR Bd. 1, 8. Aufl. § 19, 3, S. 341; Jesch, JuS 1963, 214; Salzwedel, DÖV 1963, S. 245; Wolff, § 58 III b 1 u. 2; Krause, Diss., S. 194; Soergel-Baur, Vor § 90 Anm. 46; Dürig in Festschrift für Apelt, S. 48; OLG Hamburg, MDR 1955, 35 f; OLG Bremen, BB 1955, 683 f; OVG Münster, DVBL 1961, 890; OVG Koblenz, DVBL 1964, 199; BVerwG, DVBL 1969, 310; OVG München, DÖV 1959, 876; VGH Bremen, DÖV 1956, 541.

2) Darauf weisen zutreffend hin: Salzwedel, DÖV 1963, 245; Mayer, JuS 1963, 207.

3) Wolff, VR I, § 43 III b; Forsthoff, VR, § 10, 3, S. 173.

4) Kodal, Straßenrecht, S. 255; Salzwedel, DÖV 1963, 245; Forsthoff, VR (8. Aufl.), § 19, 3, S. 341; Mayer, JuS 1963, 208; BVerwG, DVBL 1969, 696.

hat.[1] Die meisten Straßengesetze schließen einen Rechtsanspruch auf Begründung oder Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs ausdrücklich aus.[2] Der Grund für das Fehlen eines derartigen Rechtsanspruchs ist darin zu sehen, daß die Anpassung der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen an die Gegebenheiten des modernen Verkehrs ohne Behinderungen durch Rechtspositionen der Benutzer erfolgen muß.

Gegenüber einer Aufhebung oder Beschränkung des Anliegergemeingebrauchs an der angrenzenden Straße durch Einziehung, Teileinziehung, Verlegung oder rein tatsächliche Maßnahmen im Zusammenhang mit Straßenbauarbeiten und dergleichen können den Anliegern Abwehrrechte deshalb nur zustehen, sofern die Maßnahmen gegen Normen, die den Schutz der Anlieger bezwecken, insbesondere gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, verstoßen.[3] Das gilt auch bei Beeinträchtigungen der Zugangs- bzw. Zufahrtsmöglichkeit von und zum Anliegergrundstück, die teilweise als ein besonderes Anliegerrecht angesehen wird.[4] Wenn hier auch teilweise von einem vollen subjektiven öffentlichen Recht auf Erhaltung gesprochen wird, so erfolgt dies doch allein im Hinblick auf die Entschädigungsfrage. Abwehransprüche sollen dadurch nicht begründet werden.[5]

Müssen die Anlieger die genannten Beeinträchtigungen demnach grundsätzlich hinnehmen, so stellt sich die Frage, ob ihnen nicht wenigstens Entschädigungsansprüche zustehen. Daraus, daß der Anliegergemeingebrauch kein volles subjektives öffentliches Recht im engeren Sinn ist, folgt nicht zwangsläufig, daß

---

1) Salzwedel, a.a.O.; Mayer, a.a.O.; Marschall, § 7 Anm. 5, S. 254, 255; Schaefer, NJW 1964, 1661; OVG Hamburg, MDR 1955, 58; VGH Stuttgart, DÖV 1954, 635; Maunz-Dürig, Rd.Nr. 59 zu Art. 14; OVG RhPf., DVBL 1964, 200.

2) § 15 II StrG. BW.; Art. 14 Abs. III Bay. StrWG.; § 16 III Hamb. WG.; § 14 Satz 2 Hess. StrG.; § 14 II Nds. StrG.; § 34 I, 2 LStrG. RhPf.; § 20 IV StrG. SH; § 17 Abs. I Saarländisches StrG.

3) Wolff, VR I, § 58 II b, S. 398; OVG Hamburg, DÖV 55, 151; Hess. VGH, DÖV 1957, 591; Mayer, JuS 1963, 208; Jesch, JuS 1963, 214; OVG Koblenz, DÖV 1955, 510.

4) Wolff, VR I, § 58 III, b, 2, S. 403; Forsthoff, VR I, § 17, 2, S. 305 u. § 21, 2, S. 355 (8. Aufl.); Bochalli, DVBL 1956, 183; Casselmann, DWW 1952, 289; Eisenhart-Rothe, BB 1959, 1195; Korff, DWW 1958, 178; Frohberg, BlGBWR 1958, 145; RGZ 145, 107 (113, 118).

5) Wolff, VR I, § 58 III b 2, S. 403; Kodal, Straßenrecht, S. 895; Zitzelsberger, Diss., S. 50.

in diesen Fällen auch keine Entschädigungsansprüche bestehen können.[1]

§ 2
Entschädigungsansprüche

I. Geschichtlicher Rückblick

Die Abhängigkeit der Anlieger von einer verstärkten Nutzung der Straße für Zwecke ihrer angrenzenden Grundstücke und Gewerbebetriebe hat schon frühzeitig dazu geführt, die Entschädigungspflicht nicht nur auf die von dem Amtshaftungstatbestand[2] erfaßten weniger häufigen Fälle einer schuldhaften rechtswidrigen Amtspflichtverletzung zu beschränken. Die Entschädigungspflicht wurde vielmehr auch auf rechtmäßige Beeinträchtigungen bestimmter dem Anliegergemeingebrauch zuzurechnender Anliegernutzungen erstreckt, wie insbesondere auf rechtmäßige Beeinträchtigungen des Zugangs und der Zufahrt. Derartige Bestrebungen gehen bis weit in das 19. Jahrhundert zurück.[3] Da sich kein bestimmter reichseinheitlich geltender Entschädigungstatbestand anbot, wurden in den einzelnen Beiträgen unterschiedliche Anspruchsgrundlagen aufgezeigt, die teilweise nur für bestimmte Rechtsgebiete, teilweise für das gesamte Reichsgebiet gelten sollten. Die einzelnen Konstruktionen erfaßten nur rechtmäßige Beeinträchtigungen, während für rechtswidrige Beeinträchtigungen allein der an ein Verschulden gebundene Amtshaftungstatbestand in Betracht kam.

Wenn sich die einzelnen Theorien auch nicht durchgesetzt haben, so sind die wichtigsten doch insofern einer Betrachtung wert, als die Argumentation zum Teil auch heute noch durchaus beachtliche Gesichtspunkte für die Entschädigungsfrage enthält.

---

1) RGZ 145, 107 (111); Bay. ObLG 1964, S. 58; Kröner, DRiZ 1960, 423; Zitzelsberger, Diss., S. 62, 70; anders wohl: Kind, Diss., S. 71.

2) Die Amtshaftung galt bis zur WRV (Art. 131) noch nicht reichseinheitlich als Staatshaftung (vgl. Forsthoff, VR I, 8. Aufl., § 16, S. 280).

3) Eingehende Darstellung bei H. Schelcher in Fischers Ztschr., Bd. 34, S. 1 ff; Germershausen-Seydel, Wegerecht u. Wegeverwaltung in Preußen, Bd. 1, S. 119 f; Dreyer, Verw. Archiv Bd. 20, S. 174 ff.

1. Theorie vom Anliegerservitut

Das RG [1] hat in Anlehnung an das Preußische Obertribunal einen Entschädigungsanspruch aus der Beeinträchtigung eines durch stillschweigenden Vertrag begründeten Servituts (Grunddienstbarkeit) abgeleitet. Mit der Errichtung einer für die Erschließung bestimmten Straße, wozu nur Ortsstraßen gezählt wurden, fordere die Gemeinde die Eigentümer der anliegenden Grundstücke auf, Gebäude an dieser zu errichten. Als Gegenleistung biete die Gemeinde die sich für die Anlieger aus dem Bestand der Straße ergebenden Vorteile. Mit dem Anbau erklärten die Eigentümer der anliegenden Grundstücke ihren Willen, in dieses Verhältnis eintreten zu wollen, wodurch das Rechtsverhältnis zwischen der Gemeinde und den Eigentümern zustande komme. Das RG verwandte diese Konstruktion zur Begründung eines "wohlerworbenen Rechts", um den Entschädigungsanspruch für den Bereich des ALR auf Art. 75 EALR, [2] für das rheinisch-franz. Rechtsgebiet auf Art. 545 code civil [3] stützen zu können. Für den Bereich des gemeinen Rechts lehnte das RG bis RGZ 145, 107 diese Konstruktion und damit eine Entschädigungspflicht ab. [4]

Diese Theorie war mit dem Inkrafttreten des BGB am 1.1.1900 schon deshalb nicht mehr haltbar, weil gemäß § 873 BGB eine Grunddienstbarkeit nur im Wege der Eintragung, nicht aber stillschweigend entstehen kann. Eine unüberwindliche Schwäche dieser Theorie bestand außerdem darin, daß die erforderliche Willensübereinstimmung auf einer unhaltbaren Fiktion beruhte. [5] Kein Wegeherr will durch den Bau der Straße deren dauernden unveränderten Bestand irgendeiner Person zusichern, [6] so daß es an dem Verpflichtungswillen des We-

1) RGZ 7, 213 (215, 216); RGZ 10, 271 (272); RGZ 36, 272 (274, 275); RGZ 37, 252 (252, 256); RGZ 44, 282 (284); RGZ 56, 101 (103); RGZ 66, 340 (342 f); RGZ 62, 87. Nach Inkrafttreten des BGB hat das RG die Figur einer privatrechtlichen Grunddienstbarkeit fallen gelassen. Vgl. RGZ 70, 80 ff. Eine eingehende Darstellung der reichsgerichtlichen Rspr. geben: Forsthoff, VR I, 8. Aufl., S. 355; Frohberg, BLGBWR 1958, 147; Dreyer, Verw. Archiv Bd. 17, S. 227 ff; H. Schelcher, Fischers Ztschr. Bd. 34, S. 5 ff.

2) RGZ 7, 213 f; RGZ 36, 272 f (275); vgl. dazu Dreyer, Verw. Archiv Bd. 17, 238, 240; Anschütz, Verw. Archiv Bd. 5, S. 112.

3) Vgl. Dreyer, a. a. O., S. 240; H. Schelcher, Fischers Ztschr. Bd. 34, S. 6.

4) RGZ 3, 171; RGZ 6, 159; RGZ 21, 194. Seit RGZ 145, 107 hat das RG diese Unterscheidung fallengelassen und eine Entschädigungspflicht für das gesamte Reichsgebiet aus dem Prinzip der Aufopferung abgeleitet.

5) H. Schelcher, a. a. O., S. 15; Maunz, Bay. Verw. Bl. 1930, 232; v. Dassel, Fischers Ztschr. Bd. 76, 30; Dreyer, Verw. Archiv Bd. 20, 177.

6) Maunz, a. a. O., S. 232; v. Dassel, a. a. O.; H. Schelcher, a. a. O.

geherrn und damit an der erforderlichen Willensübereinstimmung fehlen würde. Außerdem wäre der Schutz der Anlieger unvollkommen, weil die Gemeinden einer Entschädigungspflicht ausweichen könnten, indem sie die Freigabe der Straße mit einem ausdrücklichen Änderungsvorbehalt verbinden könnten.[1]

2. Theorie eines Garantievertrages

Auch die Konstruktion eines Schuldverhältnisses zwischen der Gemeinde und den Anliegern in Form eines stillschweigend abgeschlossenen sogenannten Garantievertrages[2] - in etwa mit den gleichen Argumenten wie beim Anliegerservitut - hat sich nicht durchsetzen können. Hier wurde der Vertragsabschluß vorwiegend in der Erteilung der Baugenehmigung und der daraufhin erfolgenden Bauausführung gesehen. Aus diesem Vertrag ergab sich für die Gemeinde die Pflicht, die Straße im Hinblick auf das Kommunikationsinteresse der Anlieger im wesentlichen unverändert fortbestehen zu lassen oder aber Schadensersatz zu leisten. Ihre größte Bedeutung erlangte diese Konstruktion erst, als mit dem Inkrafttreten des BGB die Entstehung einer Servitut durch stillschweigenden Vertrag nicht mehr möglich schien (§ 873 BGB) und nach neuen Wegen gesucht werden mußte, das Ergebnis der RG-Rechtsprechung aufrecht zu erhalten.[3] Auch diese Theorie stützte jedoch das Rechtsverhältnis auf eine unhaltbare Fiktion. Im einzelnen kann auf die entsprechend geltenden Ausführungen zum Anliegerservitut verwiesen werden.[4] Außerdem könnte ein derartiges Garantieversprechen mangels dinglicher Kraft nur zwischen den ursprünglichen Vertragsparteien, nicht aber zwischen ihren Rechtsnachfolgern gelten.[5]

3. Auf dem Grundsatz von Treu und Glauben aufbauende Theorien

Hervorzuheben sind noch die Theorien, die eine Entschädigungspflicht aus der Verletzung des Grundsatzes von Treu und Glauben herleiteten.[6] So ging eine

---

1) H. Schelcher, a.a.O.

2) RGZ 73, 197 (205); Germershausen-Seydel, Bd.1, S.119 ff; Schäffer, Arch. Prakt. Rw. 2, 300; Becker, Pandekten, S.346 zitiert bei H. Schelcher, a.a.O., S.1 ff.

3) Vgl. Dreyer, Verw. Archiv Bd.20, S.185.

4) Vgl. S.21 dieser Arbeit.

5) Maunz, Bay. Verw. Bd.1930, 232.

6) H. Schelcher, Fischers Ztschr. für Verwaltungsrecht, Bd.34, S.55 ff; v. Dassel, Fischers Ztschr. für Verwaltungsrecht, Bd.76, S.32 f.

Theorie davon aus, daß der Anlieger grundsätzlich auf den Fortbestand des Verkehrsanschlusses vertrauen könne, weil es die öffentliche Verwaltung sei, die diesen Zustand herbeigeführt habe und die Einrichtung somit von vornherein Aussicht auf eine dauerhafte Erhaltung biete.[1] Das Vertrauen sei nur dann nicht gerechtfertigt, wenn die Behörde durch ausdrückliche Erklärung oder sonstige Akte ihre Absicht, die Straße demnächst zu verändern, öffentlich erkennbar gemacht habe.[2] Ähnliche Gedankengänge liegen auch einer anderen Theorie zugrunde,[3] die allerdings im Gegensatz zu der erstgenannten Theorie[4] das geschützte Vertrauen auf die Ortsstraßen beschränkte, da nur sie dem Anlieger zur Verfügung gestellt würden, um ihm u.a. Zugang und Zufahrt zu seinem Grundstück zu ermöglichen.[5] Die Verletzung dieses geweckten Vertrauens sollte eine Pflicht zum Ersatz des Vertrauensschadens[6] nach sich ziehen. Dabei leitete die eine Theorie[7] die Entschädigungspflicht direkt aus der Verletzung des auch im öffentlichen Recht geltenden Grundsatzes von Treu und Glauben ab, während die andere Theorie[8] von einem kraft Gewohnheitsrecht geltenden besonderen öffentlich rechtlichen Entschädigungsinstitut ausging, wonach bei Vorliegen eines Sonderopfers ein Entschädigungsanspruch bestehen sollte. Ein Sonderopfer wurde in der als Verstoß gegen Treu und Glauben gewerteten Veränderung der Straße gesehen.[9] Die von beiden Theorien aufgezeigten Anspruchsgrundlagen sollten für das gesamte Reichsgebiet gelten.[10]

II. Gegenwärtige Rechtslage

In der gegenwärtigen Rechtslage kommen die gesetzlichen Regelungen in einigen

1) H. Schelcher, a.a.O., S. 56.
2) H. Schelcher, a.a.O., S. 65.
3) v. Dassel, a.a.O., S. 33.
4) H. Schelcher, a.a.O., S. 62.
5) v. Dassel, a.a.O., S. 37.
6) v. Dassel, a.a.O., S. 39; H. Schelcher, a.a.O., S. 66.
7) v. Dassel, a.a.O., S. 33 und 34.
8) H. Schelcher, a.a.O., S. 53 in teilweiser Anlehnung an O. Mayer, Dtsch. VR, Bd. 2, 345 ff; gegen ein kraft Gewohnheitsrecht geltendes öffentlich rechtliches Entschädigungsinstitut: Germershausen-Seydel, Bd. 1, S. 120; Dreyer, Verw. Archiv Bd. 20, 192 f; Maunz, Bay. Verw. Bl. 1930, 232.
9) H. Schelcher, a.a.O., S. 56.
10) v. Dassel, a.a.O., S. 36; H. Schelcher, a.a.O., S. 44.

Straßengesetzen [1] sowie die erweiterten allgemeinen Entschädigungstatbestände der Enteignung bzw. der Aufopferung als Anspruchsgrundlage in Betracht. Die Konstruktion besonderer Entschädigungsanspruchsgrundlagen, wie Garantievertrag, öffentlichrechtliches Entschädigungsinstitut oder die Heranziehung des Grundsatzes von Treu und Glauben ist deshalb nicht mehr erforderlich. Auf die allgemeinen Entschädigungstatbestände Enteignung bzw. Aufopferung ist neben der Amtshaftung dann als Anspruchsgrundlagen zurückzugreifen, wenn überhaupt keine speziellen straßenrechtlichen Entschädigungsregelungen bestehen oder die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen keine den Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 GG bzw. Aufopferungsgrundsätzen entsprechende abschließende Regelung der Entschädigungspflicht treffen. Dabei kommt dem Amtshaftungstatbestand, der nach herrschender Meinung im Gegensatz zu den Enteignungs- bzw. Aufopferungstatbeständen den Ersatz des vollen Schadens vorsieht, nur eine geringe Bedeutung zu, da die Amtshaftung ein Verschulden voraussetzt. Überhaupt keine straßenrechtlichen Entschädigungsregelungen bestehen für alle dem Landesstraßenrecht unterstehenden Straßen in Berlin, Bremen und Hessen. In Nordrhein-Westfalen, Bayern und dem Saarland bestehen zwar für Zugangs- und Zufahrtsbeeinträchtigungen Entschädigungsregelungen, in Nordrhein-Westfalen und im Saarland wird die Entschädigungspflicht jedoch daran gebunden, daß es sich bei den Beeinträchtigungen um eine Enteignung handeln muß, [2] so daß auch hier auf die Enteignungstatbestände zurückzugreifen ist. In Bayern hängt die Entschädigungspflicht von dem Vorliegen eines Sonderopfers ab, [3] so daß insoweit die bei den Enteignungstatbeständen für die Bestimmung des Sonderopfers geltenden Grundsätze herangezogen werden müssen.

Soweit gesetzliche Entschädigungsregelungen bestehen, sind sie mit Ausnahme des Hamb. WG. auf die Fälle von Zugangs- und Zufahrtsbeeinträchtigungen beschränkt. Die vielen Beeinträchtigungen der werbenden und anziehenden Kommunikation, die nicht mit einer Zugangs- und Zufahrtsbeeinträchtigung zusammenfallen und zu Gewinneinbußen der Anliegergewerbebetriebe sowie Einnahme- und Wertverlusten der anliegenden Grundstücke führen, [4] werden nicht erfaßt. [5]

---

1) Spezielle straßenrechtliche Anspruchsgrundlagen finden sich für Bundesstraßen in § 8 IV a FStrG., für die den Landesstraßengesetzen unterstehenden Straßen in Art. 17 Abs. II Bay. StrWG.; § 38 Hamb. WG.; § 16 Nds. StrG.; § 39 Abs. II LStrG. RhPf.; § 25 StrWG. SH.; § 17 StrWG. BW; § 20 Abs. 5 Saarl. LStrG.

2) § 16 Abs. II LStrG. NW; § 17 Abs. II Saarländisches Straßengesetz.

3) Art. 17 Abs. II Bay. StrWG.

4) Vgl. die auf S. 15 f dieser Arbeit genannten Fälle.

5) Marschall, § 8, Anm. 7, 2.

Aber auch hinsichtlich der Zugangs- und Zufahrtsbeeinträchtigungen sind die gesetzlichen Regelungen lückenhaft. Eine Entschädigungsregelung besteht nur für dauernde Zugangs- und Zufahrtsbeeinträchtigungen, wobei Gewinneinbußen hierdurch geschädigter Gewerbebetriebe überhaupt nicht mit in die Entschädigungsregelung einbezogen worden sind. Gegen die im Hamb. WG. getroffene ausführlichste gesetzliche Regelung bestehen hinsichtlich einzelner Bestimmungen verfassungsrechtliche Bedenken.[1)]

Aus diesem Stand der gesetzlichen Regelung der Entschädigungspflicht in den Straßengesetzen folgt, daß die Entschädigungspflicht weitgehend anhand der allgemeinen öffentlich-rechtlichen Entschädigungstatbestände der Enteignung bzw. Aufopferung bestimmt werden muß.

1) BGH, NJW 1965, 1910; kritisch zu der Ansicht des BGH: Haas, NJW 1965, 2197.

3. KAPITEL

Die Enteignungstatbestände als Anspruchsgrundlagen

Beeinträchtigungen des Anliegergemeingebrauchs sind in der Regel nicht Zweck und Ziel eines hoheitlichen Vorgehens, sondern Nebenwirkungen einer auf ein ganz anderes Ziel, z.B. die Erneuerung der Straße, gerichteten Maßnahme. Es besteht heute vorwiegend Übereinstimmung darüber, daß diese Fälle neben dem Amtshaftungsrecht auch von Entschädigungstatbeständen erfaßt werden, die kein Verschulden voraussetzen. Eine Enteignung i.e. Sinn kann in diesen Fällen allerdings nicht vorliegen, da sie einen gewollten und gezielten Eingriff voraussetzt.[1] Unterschiedliche Auffassungen bestehen darüber, ob diese Fälle trotz Fehlens eines zielgerichteten Eingriffs unter analoger Anwendung des Art.14 GG nach Enteignungsgrundsätzen[2] oder unter Einbeziehung in den Aufopferungstatbestand[3] oder in eine allgemeine Gefährdungshaftung[4] gelöst werden sollen. Eine allgemeine Gefährdungshaftung, die diese Fälle erfassen könnte, wird überwiegend abgelehnt, weil es dazu einer gesetzlichen Grundlage bedürfe.[5] Eine Einbeziehung in den Aufopferungstatbestand erscheint bereits deshalb nicht zweckmäßig, weil der Aufopferungstatbestand nicht dem Verfassungsschutz untersteht.[6] Hier soll deshalb der Ansicht gefolgt werden, die in Art.14 GG eine umfassende Eigentumsgarantie sieht und hieraus den Schutz aller vermögenswerten Rechte herleitet, unabhängig davon, ob sie einer gezielten oder nicht gezielten, rechtmäßigen oder rechtswidrigen Beeinträchtigung ausgesetzt werden.[7] Bei Eingriffen in das Eigentum i.S. Art.14 GG richtet sich deshalb die Entschädigungspflicht allein nach Enteignungsgrundsätzen. Voraussetzung einer Entschädigungspflicht nach Enteignungsgrundsätzen ist, daß es sich bei der Beeinträchtigung des Anliegergemeingebrauchs um einen hoheitlichen Eingriff in eine Rechtsposition i.S. Art.14 GG handelt und die Grenze der Sozialbindung überschritten wird.[8]

---

1) Wagner, NJW 1967, 2337; Peter, JZ 1969, 557.

2) BGH, NJW 1960, 1995; Kreft, Aufopferung und Enteignung, S.15 f; Peter, JZ 1969, 557; Thomä-Wolter, MDR 1958, 204.

3) Wolff, VR I, § 60 I c 4; Scheuner, Verfassungsschutz des Eigentums, S.106; Steinbauer, Diss., S.32, 33; Casselmann, DWW 1952, 289 f; Wiethaup, MDR 1959, 976; Korff, DWW 1958, 178 f; Frohberg, BLGBWR 1958, 147.

4) Forsthoff, VR I, § 18.

5) Wolff, VR I, § 66 II a 1.

6) Scheuner, DÖV 1954, 591 u. in Verfassungsschutz des Eigentums, S.108; Lerche, JuS 1961, 241; anders: Wolff, VR, § 61 I b, S.419 mit weiteren Hinw.

7) Kreft, Aufopferung und Enteignung, S.15.

8) BGH, NJW 1959, 1776; BGHZ 6, 270 ff, 279, 280; LG Frankfurt, NJW 1969, 1964; Kröner, Die Eigentumsgarantie in der Rechtsprechung des BGH, S.12.

Bedingung einer Entschädigungspflicht ist demnach zunächst, daß die Beeinträchtigung des Anliegergemeingebrauchs auf einen hoheitlichen Eingriff zurückzuführen ist.

§ 1
Hoheitlicher Eingriff

Das Merkmal des Eingriffs bezeichnet einen bestimmten tatsächlichen Zusammenhang zwischen dem eingetretenen Schaden des Betroffenen und der als Quelle der Beeinträchtigung in Anspruch genommenen Maßnahmen der öffentlichen Hand. Dieser Zusammenhang muß nicht in einem auf das betroffene vermögenswerte Recht bezogenen und zielgerichteten Geschehen bestehen. Geht man davon aus, daß die Entschädigungspflicht auch nicht beabsichtigte Nebenwirkungen hoheitlicher Maßnahmen erfassen muß und daß diese Auswirkungen, sofern sie vermögenswerte Rechte betreffen, von den Enteignungstatbeständen umfaßt werden, so muß der Eingriffsbegriff zwangsläufig auch auf nicht gezielte Maßnahmen erstreckt werden.[1] Das bedeutet allerdings nicht, daß jedes hoheitliche Verhalten, das für eine Beeinträchtigung vermögenswerter Rechte ursächlich ist, entschädigungsrechtlich relevant ist. Für das Bestehen einer Entschädigungspflicht ist es zunächst erforderlich, daß zwischen einer staatlichen Maßnahme und einem Schaden eine gewisse Nähe besteht, da die Schadenskette nicht ins Endlose laufen kann. Auszuscheiden sind deshalb die Fern-, Folge- und Auswirkungsschäden.[2] Dies soll durch das Kriterium "unmittelbare Auswirkungen" erfolgen.[3] Ein Eingriff soll danach nur bei unmittelbaren Auswirkungen, nicht dagegen bei mittelbaren Auswirkungen einer hoheitlichen Maßnahme oder eines hoheitlichen Verhaltens vorliegen. Durch das Kriterium der Unmittelbarkeit werden Beeinträchtigungen ausgeschlossen, die sich von der staatlichen Maßnahme über ein Zwischenglied realisiert haben.[4]

Die meisten Beeinträchtigungen des Anliegergemeingebrauchs sind als unmittel-

1) BGH, NJW 1962, 1439; Wagner, NJW 1966, S. 569 ff.
2) Wagner, a.a.O., S. 570; Schack, DÖV 1965, 619; Peter, JZ 1969, 556; Zitzelsberger, Diss., S. 116.
3) BGH, NJW 1962, 1439; BGH, NJW 1967, 1752; E. Schneider, DRiZ 1968, 191; Kodal, Straßenrecht, S. 276; Peter, a.a.O.; Badura, Entschädigung nach Enteignungsgrundsätzen, S. 36; kritisch: Zitzelsberger, Diss., S. 111 ff.
4) Wagner, a.a.O., S. 572; Peter, JZ 1969, 556, 557.

bare Auswirkungen hoheitlicher Maßnahmen anzusehen. Kein unmittelbarer Zusammenhang besteht aber in den Fällen, in denen einem Anlieger von der öffentlichen Hand eine Sondernutzungsgenehmigung erteilt wird und durch diese Sondernutzung ein anderer Anlieger in seinem Gemeingebrauch beeinträchtigt wird. Von einer unmittelbaren Auswirkung der Genehmigung kann hier nicht gesprochen werden, da die Beeinträchtigung nicht auf die Genehmigung, sondern auf die daraufhin ausgeübte Sondernutzung zurückzuführen ist, die Beeinträchtigung demnach erst über ein Zwischenglied eingetreten ist. In diesen Fällen der sogenannten personellen Mittelbarkeit muß von dem Grundsatz der Unmittelbarkeit eine Ausnahme gemacht und ein hoheitlicher Eingriff bejaht werden.[1] Denn die Situation ist für den Betroffenen ähnlich wie im Falle eines rein tatsächlichen Verhaltens des Staates. Es wird doch lediglich eine von der öffentlichen Hand genehmigte Maßnahme realisiert. Würde die öffentliche Hand selbst die Straße oder einen Straßenteil in dem Umfang absperren, der für die Ausübung der genehmigten Sondernutzung erforderlich ist, so läge ohne Zweifel ein hoheitlicher Eingriff vor. Es kann nun aber nichts anderes gelten, wenn der Staat die Straße zwar nicht selbst absperrt, aber eine Genehmigung für eine Straßenbenutzung erteilt, die in dem betreffenden Straßenbereich eine Ausschließung des anderen Verkehrs herbeiführt und damit einer Absperrung gleichkommt.

Zweifel an der Unmittelbarkeit der Auswirkungen bestehen weiterhin in den Fällen, in denen Umgehungs- oder Entlastungsstraßen gebaut, Verkehrsumleitungen empfohlen werden oder Unannehmlichkeiten bei der Benutzung einer bestimmten Straße oder Straßenseite infolge Lärm- oder Staubeinwirkung bestehen. In diesen Fällen tritt eine die Kommunikationsmöglichkeit beeinträchtigende Verkehrsverlagerung nicht zwangsläufig aufgrund der hoheitlichen Maßnahmen ein. Es bleibt vielmehr die Möglichkeit zur Straßenbenutzung weiterhin bestehen. Wird die Straße nicht benutzt, so ist neben die behördliche Maßnahme als weitere Ursache die freie Entscheidung des einzelnen Straßenbenutzers hinzugetreten. Trotzdem wird man in diesen Fällen einen hoheitlichen Eingriff dann bejahen müssen, wenn das Verhalten der Verkehrsteilnehmer eine erfahrungsgemäß eintretende Folge der behördlichen Maßnahme ist. Die Annahme eines hoheitlichen Eingriffs ist insbesondere dann gerechtfertigt, wenn die behördliche Maßnahme gerade die Verkehrsverlagerung bezweckt, wie das z.B. bei dem Bau einer Umgehungs- oder Entlastungsstraße oder bei der Empfehlung einer Umleitung der Fall ist. In diesen Fällen kann die öffentliche Hand nur deshalb auf eine zwingende Anordnung, die zweifellos einen hoheitlichen Eingriff darstellen

1) Wagner, a.a.O., S.572, 573; BGH, NJW 1957, 631; BGH, DB 1968, 258; Peter, JZ 1969, 557.

würde, verzichten, weil bereits ihre Anregung weitgehendst befolgt wird.

Kann ein hoheitlicher Eingriff bei Beeinträchtigungen des Anliegergemeingebrauchs bejaht werden, so hängt das Bestehen einer Entschädigungspflicht nach Enteignungsgrundsätzen weiterhin davon ab, daß der Anliegergemeingebrauch mit seinen hier in Frage stehenden Nutzungsarten dem Eigentumsschutz des Art. 14 GG untersteht. Die Frage der Eigentumszugehörigkeit ist dabei unter dem Aspekt zu sehen, ob der Anliegergemeingebrauch unmittelbar als ein selbständiges Eigentumsrecht im Sinne des Art. 14 GG geschützt ist oder als Bestandteil anderer Eigentumsrechte mittelbar Eigentumsschutz genießt.

§ 2
Die Erstreckung des Eigentumsschutzes auf den Anliegergemeingebrauch

I. Der Anliegergemeingebrauch als vermögenswerte Rechtsposition i.S. Art. 14 GG

Vereinzelt wird der Anliegergemeingebrauch mit allen ihm zuzurechnenden Nutzungsarten als vermögenswerte Rechtsposition i.S. Art. 14 GG dem Eigentumsschutz unterstellt.[1] Überwiegend wird der Eigentumsschutz jedoch lediglich auf einzelne Nutzungsarten des Anliegergemeingebrauchs erstreckt. Teilweise erfolgt dies dadurch, daß einzelne Nutzungsarten als vermögenswerte Rechtspositionen i.S. Art. 14 GG angesehen werden. So wird zum Teil ein dem Eigentumsschutz des Art. 14 GG unterstehendes Anliegerrecht auf Zugang und Zufahrt anerkannt.[2] Teilweise werden einzelne Nutzungsarten mittelbar dem

1) Krause, Diss., S. 208; Zippelius, DÖV 1958, S. 838; v. Rosen, Der Münzautomat 1959, S. 150; OVG Münster, Verw.Rspr. 15 (1963), Nr. 156, das den Anliegergemeingebrauch aber auf Zugang und Zufahrt begrenzt.

2) Casselmann, DWW 1952, 289; Eisenhart-Rothe, BB 1959, 1195; Korff, DWW 1958, 178; Frohberg, BLGBWR 1958, 145; Bochalli, DVBL 1956, 183; Jaenicke, VVDStRL Bd. 20, 172; Brückner, Diss., S. 58; Forsthoff, VR I, § 17, 2, S. 305 u. § 21, 2, S. 355 (8. Aufl.); Wolff, VR I, § 58 III b 2, S. 403 u. § 61 II a 1, S. 421; RGZ 145, 107 (113, 118); OVG Münster, DÖV 1959, 876 (877); OVG Lüneburg, DVBl 1967, 923; OVG Koblenz, DÖV 1955, 510; OLG Bremen, BB 1955, 683; BVerwG, DVBL 1969, 310 u.

Eigentumsschutz des Art. 14 GG unterstellt, indem sie unter bestimmten Voraussetzungen als Bestandteil des Grundeigentums bzw. des Rechts am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb verstanden werden. [1]

Bedenken gegen eine Anerkennung des sogenannten Anliegerrechts als eine vermögenswerte Rechtsposition i. S. Art. 14 GG ergeben sich nicht bereits daraus, daß es sich bei dem sogenannten Anliegerrecht im Grunde genommen nicht um ein volles subjektives öffentliches Recht handelt, dessen Bestand nur in Ausnahmefällen im Wege der Enteignung angetastet werden kann. [2] Denn die Eigentumsgarantie durch Art. 14 GG ist nicht mehr auf subjektive Rechte im herkömmlichen (engeren) Sinn beschränkt. [3] Dabei ist es dann letztlich gleichgültig, ob dies dadurch erreicht wird, daß die Bestimmung des Eigentums i. S. Art. 14 GG ausdrücklich von dem Kriterium des subjektiven Rechts gelöst wird und alle "vermögenswerten Rechtspositionen" und andere Güter als "vermögenswerte Rechte im weitesten Sinne" in den Eigentumsschutz einbezogen werden [4] oder ob unter formaler Gleichsetzung des Eigentums i. S. Art. 14 GG mit dem vollen subjektiven Recht das subjektive Recht in den Bereich der Interessen erstreckt wird. [5]

Mit der Erweiterung des Eigentumsbegriffes durch den Bundesgerichtshof, wo-

---

Fortsetzung der Fußnote 2) zu Seite 29:
S. 696, 697 offenlassend, ob neben Zugang und Zufahrt noch weitere Nutzungsarten dem durch Art. 14 GG geschützten Kerngehalt des Anliegergemeingebrauchs zuzurechnen sind (vgl. S. 697).

1) BGH, NJW 1957, 631; BGHZ 30, 241; BGH, NJW 1962, 1816; BGH, NJW 1967, 1750 u. S. 1752; BGH, DVBL 1968, 215 bezüglich des "Kontakts nach außen", der neben Zugang und Zufahrt die werbende und anziehende Kommunikation umfaßt; Kodal, Straßenrecht, S. 453.

2) Vgl. S. 17 u. 18 dieser Arbeit.

3) Wagner, Festschrift für Jahrreiss, S. 449, der auf die Tendenz hinweist, die Bestimmung des Eigentums i. S. Art. 14 GG von dem Kriterium des subjektiven Rechts zu lösen; Wolff, VR I, § 61 II a 1, S. 420, 421; Forsthoff, VR, § 17, 2, S. 305 eine Erstreckung des subjektiven Rechts in den Kreis der Interessen auf das sogenannte Anliegerrecht beschränkend; Scheuner, Verfassungsschutz des Eigentums, S. 95, 96; Janssen, Der Anspruch auf Entschädigung bei Aufopferung und Enteignung, S. 56 ff; Zitzelsberger, Diss., S. 64; Jaenicke, VVDStRL Bd. 20, S. 172; Schack, BB 1963, 1227 mit weiteren Hinweisen.

4) So der BGH; vgl. Wagner, a. a. O.

5) Forsthoff, VR I, § 17, 2, S. 305 u. § 20, 2, S. 355; Wolff, VR I, § 58 III b 2, S. 403; Brückner, Diss., S. 58.

durch das Eigentum nicht nur in seinem Bestand, sondern in allen seinen Ausstrahlungen durch Art. 14 GG geschützt ist,[1] ist jedoch der ursprüngliche Grund für die Anerkennung einzelner Anliegernutzungen als selbständige subjektive Rechte i. S. Art. 14 GG entfallen.[2] Er bestand darin, zur Zeit eines engen Eigentumsbegriffs bei bestimmten Anliegerbeeinträchtigungen eine Eigentumsverletzung und damit unter Umständen eine Entschädigungspflicht bejahen zu können. Heute ist die Möglichkeit gegeben, Straßennutzungen der Anlieger als Bestandteile des Grundeigentums bzw. des Gewerbebetriebes anzusehen. Bedenkt man, daß sich das Bedürfnis, einzelne Anliegernutzungen in den Eigentumsschutz einzubeziehen, allein aus ihrer besonderen Bedeutung für die Nutzbarkeit der Anliegergrundstücke und der darauf betriebenen Gewerbebetriebe ergibt, so erscheint es richtig, die Frage nach ihrem Eigentumscharakter nicht losgelöst vom Eigentum am Grundstück bzw. am Gewerbebetrieb zu entscheiden. Deshalb ist dem Bundesgerichtshof dahin zu folgen, diese einzelnen Nutzungsarten nicht als selbständige Rechte i. S. Art. 14 GG, sondern unter dem Aspekt ihrer Zugehörigkeit zum Grundeigentum bzw. zum Recht am Gewerbebetrieb zu sehen.[3] Dieses Vorgehen führt auch zu einer gerechtfertigten Beschränkung der Entschädigungspflicht auf Schäden am Grundeigentum bzw. am Gewerbebetrieb selbst. Jeder andere Schaden, der durch Beeinträchtigungen des Anliegergemeingebrauchs hervorgerufen wird, wird nicht erfaßt. Das bedeutet, daß Mieter von Anliegergrundstücken nur vor Beeinträchtigungen ihrer Gewerbebetriebe nicht aber vor Beeinträchtigungen anderer Interessen geschützt sind.[4]

Die Frage, ob der Anliegergemeingebrauch mit seinen hier in Frage stehenden Nutzungsarten dem Eigentumsschutz des Art. 14 GG untersteht, ist deshalb unter dem Aspekt zu sehen, ob diese Nutzungsarten Bestandteil des Grundeigentums bzw. des Rechts am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb sind.

---

1) BGHZ 30, 241 (245); BGHZ 45, 150 (154); BGH, NJW 1967, 1752 im Anschluß an BGHZ 6, 270 (278) u. BGHZ 23, 157 (162).

2) BGH, NJW 1959, 1776; Wagner, a. a. O., S. 457.

3) Kodal, Straßenrecht, S. 453; ausdrücklich ablehnend: Kind, Diss., S. 73, 74 mit dem Hinweis, daß der Eigentumsschutz der Anlieger andernfalls nicht in festen Grenzen gehalten werden könne.

4) Offensichtlich weitergehend: Kind, a. a. O., S. 74.

II. Zugang und Zufahrt sowie die werbende und anziehende Kommunikation im Hinblick auf ihre Zugehörigkeit zum Grundeigentum bzw. zum Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb

1. Bisherige Begründungen für die Eigentumszugehörigkeit von Zugang und Zufahrt

Die Einbeziehung der Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit in den Eigentumsschutz des Art. 14 GG ist heute unbestritten. [1] Die Begründung ist allerdings nach wie vor nicht einheitlich und rechtstheoretisch noch nicht befriedigend gelöst. [2] Teilweise erfolgt sie beim Grundeigentum nach anderen Kriterien als beim Recht am Gewerbebetrieb. In der Rechtsprechung sind bisher nur dauernde Beeinträchtigungen der Zugangs- bzw. Zufahrtsmöglichkeit sowohl im Hinblick auf eine Beeinträchtigung des Grundeigentums wie auch des Rechts am Gewerbebetrieb betrachtet worden. Die meisten dieser von der Rechtsprechung entschiedenen Fälle betrafen Niveauveränderungen an der Straßenanlage, nur vereinzelt auch Beeinträchtigungen der Zugänglichkeit durch andere behördliche Maßnahmen, wie z. B. durch Umwandlung einer Straße in einen Fußweg mit Stufen [3] oder durch den Entzug der Abfahrt- und Auffahrtmöglichkeit von und zu der angrenzenden Straße durch verkehrslenkende Maßnahmen. [4] Vorübergehende vorwiegend durch Straßenbauarbeiten hervorgerufene Beeinträchtigungen sind dagegen bisher nur unter dem Aspekt eines Eingriffs in den Gewerbebetrieb gesehen worden, obwohl es auch hier zu Beeinträchtigungen der Nutzbarkeit des Grundeigentums kommen kann, die sich in einem Miet- bzw. Pachtzinsausfall niederschlagen.

In neuerer Zeit werden für die Begründung der Einbeziehung der Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit in den Eigentumsschutz folgende Gesichtspunkte verwandt, die zum Teil bereits in den älteren Konstruktionen eines Entschädigungstatbestandes [5] enthalten waren. So wird die Erstreckung des Eigentumschutzes mit der Erschließungsfunktion der Straße begründet. [6] Teilweise wird auch in der

---

1) Der letzte dem Verfasser bekannte ablehnende Beitrag: Maunz, Bay. Verw. Bl. 1930, S. 231 f.

2) E. Schneider, Enteignung und Aufopferung, S. 59.

3) BGH III ZR 11/53 vom 21. 6. 1954.

4) BGH, NJW 1967, 1749.

5) Vgl. S. 21 f dieser Arbeit.

6) Kind, Diss., S. 72 f; Frohberg, BlGBWR 1958, S. 146; Zitzelsberger, Diss., S. 66; Steinbauer, Diss., S. 38, 39; Wiethaup, MDR 1959, 976.

Eröffnung des Zugangs zum öffentlichen Wegenetz die Garantie einer Rechtsposition auf Zugang und Zufahrt durch den Wegeherrn gesehen.[1] Von anderen Autoren wird der Gesichtspunkt zur Begründung herangezogen, daß die öffentliche Hand die Anlieger mit der Errichtung der Straße zum Anbau aufgefordert habe und das so veranlaßte Vertrauen geschützt werden müsse.[2] Teilweise wird die Erstreckung des Eigentumsschutzes auf Zugang und Zufahrt auch damit begründet, daß der Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit, bei der es sich um eine öffentlich rechtliche Berechtigung handele,[3] in Gestalt der Erschließungsbeitragspflicht eine eigene den Eigentumsschutz rechtfertigende Leistung des Berechtigten gegenüberstehe.[4] Demgegenüber wird insbesondere in der Rechtsprechung die Rechtfertigung für eine Erstreckung des Eigentumsschutzes in der erheblichen Bedeutung gesehen, die Zugang und Zufahrt für eine angemessene Nutzung des Eigentums haben. Ausgangspunkt ist dabei die Überlegung, daß der enteignungsrechtliche Schutz beim Grundeigentum so weit ausgedehnt werden müsse, wie die Nutzbarkeit des Grundstücks reiche.[5] Teilweise wird ein Angewiesensein als Voraussetzung für eine Erstreckung des Eigentumsschutzes verlangt.[6] In entsprechender Weise wird das dem Eigentumsschutz des Art.14 GG unterstehende Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb nicht nur auf den eigentlichen Bestand des Gewerbebetriebes, wie Betriebsgrundstücke, Betriebsräume, Einrichtungsgegenstände, Warenvorräte und die Außenstände, sondern auf dessen gesamten gewerblichen Tätigkeitskreis, "kurzum auf alles erstreckt, was in seiner Gesamtheit den Wert des konkreten Betriebes ausmacht".[7] Da die Verbindung mit dem öffentlichen Straßennetz entscheidende Bedeutung für die Nutzbarkeit und damit auch für den Geldwert des Grundeigentums wie auch des Gewerbebetriebes hat, wird sie als deren Bestandteil angesehen.[8] Bei grundsätzli-

---

1) Jaenicke, VVDSTRL Bd.20, S.172.

2) Korff, DWW 1958, 179 im Anschluß an das RG u.a. RGZ 44, 282.

3) BVerwG, DVBL 1969, 310; Dürig, Festschrift für Apelt, S.48.

4) BVerwG, DVBL 1969, 310; für das Recht am Gewerbebetrieb: Steinbauer, Diss., S.42 f; Kreft, Aufopferung und Enteignung, Begriffe und Grundsätzliches in der Rspr. des BGH, S.19 u. LM Nr.33 (Cf) zu Art.14 GG u. LM Nr.36 (Bb) zu Art.14 GG; ähnlich: Callsen, Gew.Arch. 1960, 180; Weyreuther, DVBL 70, 12.

5) BGH, NJW 1959, 1776; Kreft, LM Nr.14 (Cb) zu Art.14 GG; E.Schneider, NJW 1967, 1750 (1754).

6) BVerwG, DVBL 1969, 310, 311 u. 696; BVerwG, NJW 1973, 913.

7) BGH, NJW 1957, 630; BGH, NJW 1960, 1995; BGH, Warn 1964, Nr.122, S.270; BGH, DVBL 1968, 212; BGH, NJW 1971, 606.

8) BVerwG, DVBL 1969, 310; anstelle aller Entscheidungen: BGH, NJW 1959, 1776 für das Grundeigentum; BGH, NJW 1967, 1750 u. 1752 für das Recht am Gewerbebetrieb; Kreft, LM Nr.14 (Cb) zu Art.14 für das Grundeigentum.

cher Einbeziehung von Zugang und Zufahrt in den Eigentumsschutz des Grundeigentums bzw. des Rechts am Gewerbebetrieb wird dieser allerdings überwiegend unter Hinzuziehung weiterer Gesichtspunkte eingeschränkt.

2. Einschränkungen der Eigentumszugehörigkeit von Zugang und Zufahrt

Der Eigentumsschutz wird vorwiegend bei allen mit der Zweckbestimmung der Straße in Zusammenhang stehenden Beeinträchtigungen zurückgestellt.[1] Begründet wird diese Einschränkung damit, Zugang und Zufahrt sollten nur dann dem Eigentumsschutz unterstehen, wenn sich der Inhaber auf den Fortbestand verlassen könne.[2] Was den Gesichtspunkt des "Sich auf den Fortbestand Verlassenkönnens" betrifft, so wird hervorgehoben, daß die Erwartung auf den Fortbestand der Zugangs- bzw. Zufahrtsmöglichkeit nur auf den Anliegergemeingebrauch gestützt werden könne, da es der Anliegergemeingebrauch sei, der den Anliegern diese verstärkte Nutzung gestatte.[3] Zugang und Zufahrt könnten deshalb nur in dem Umfang Bestandteil des Eigentums sein, wie er sich aus dem Inhalt des Anliegergemeingebrauchs ergebe.[4] Der Gemeingebrauch sei aber nicht ein für alle Male feststehend, sondern unterliege Veränderungen. So sei er von vornherein durch die Zweckbestimmung der Straße begrenzt.[5] Mit aus der Zweckbestimmung der Straße folgenden den Gemeingebrauch tatsächlich einschränkenden Maßnahmen müsse der Anlieger deshalb von vornherein rechnen.

---

1) BGH, NJW 1967, 1750, 1752; BGH, NJW 1972, 244; OVG Münster, VRS Bd. 42, 159; Steinbauer, Diss., S. 75; Zitzelsberger, Diss., S. 62, 68; Thomä-Wolter, MDR 1958, 205; Kürzel, DWW 1966, 56.

2) BGH, NJW 1957, 630; BGH, NJW 1966, 1120; BGH, NJW 1967, 1749 (1750); BGH, DVBL 1968, 212; BGH, MDR 1963, 478; BGH, LM Nr. 22 (D) zu Art. 14 GG; BGH, LM Nr. 32 (Ea) zu Art. 14 GG; BGH, DB 1963, 651.

3) BGH, NJW 1957, 631; BGH, Warn 1964 Nr. 122, S. 271; BGH, NJW 1967, 1752; BGH, DVBL 1968, 215; BGH, NJW 1971, 606; ebenso: E. Schneider, Enteignung und Aufopferung, S. 49; OVG Münster, VRS Bd. 42, 160.

4) BGH, MDR 1958, 588; BGH, NJW 1960, 1995; BGH, NJW 1962, 1816; BGH, NJW 1965, 1908; ebenso: E. Schneider, a. a. O.; Konow, Eigentumsschutz gegen Eingriffe der öffentlichen Hand, S. 56, der allerdings keine eindeutigen Ausführungen dazu macht, welche Konsequenzen sich hieraus für eine Abgrenzung des Eigentums ergeben.

5) BGH, NJW 1960, 1995; BGH, BB 1963, 1197; BGH, Warn 1964, Nr. 122, S. 271; BGH, NJW 1965, 1908; BGH, NJW 1967, 1752; BGH, DVBL 1968, 215; zustimmend: E. Schneider, a. a. O., S. 49; Kreft, LM Nr. 14 (Cb) zu Art. 14 GG, Bl. 1 Rückseite.

Der Anliegergemeingebrauch reiche von vornherein nicht so weit, so daß die durch derartige Maßnahmen hervorgerufenen negativen Auswirkungen auf das Eigentum keinen Eingriff in das Grundeigentum bzw. in das Recht am Gewerbebetrieb darstellten.[1)]

Teilweise[2)] wird das Zurücktreten des Eigentumschutzes bei Beeinträchtigungen, die im Zusammenhang mit der Zweckbestimmung der Straße stehen, auch damit begründet, daß den Anliegerinteressen ein genereller allen anderen Interessen vorgehender Zuweisungsgehalt fehle.[3)] Sie hätten insofern einen beschränkten Zuweisungsgehalt, als das Interesse der Allgemeinheit an der Erhaltung und Verbesserung der Verkehrsfunktion der Straße generell Vorrang habe. Dort, wo aber ein genereller Vorrang anderer Interessen bestehe und der Anlieger demnach kein volles subjektives Recht habe, trete das die Anliegerinteressen umfassende Eigentumsrecht zurück. Es könne deshalb durch Maßnahmen, die den Interessen an der Erhaltung und Verbesserung der Verkehrsfunktion dienten, grundsätzlich nicht betroffen sein, weil es gewissermaßen so weit gar nicht reiche. Alles, was dagegen nicht dem primären Zweck, zu dem die Straße gewidmet sei, diene, was also eine Zweckentfremdung darstelle, gehe dem Anliegerinteresse generell nicht vor. Gegenüber diesen nicht aus der Zweckbestimmung der Straße folgenden Interessen an einer Veränderung habe der Anlieger vielmehr dieselbe Rechtsstellung wie der Inhaber eines vollen subjektiven Rechts, so daß das Grundeigentum bzw. das Recht am Gewerbebetrieb bei einer sich daraus ergebenden Beeinträchtigung betroffen sei.[4)]

Zum Teil erfolgt die Einschränkung des Eigentumsschutzes bei den aus der Zweckbestimmung der Straße folgenden Beeinträchtigungen nur beim Recht am Gewerbebetrieb, während beim Grundeigentum jede die Benutzbarkeit des Grundstücks beeinträchtigende Veränderung unabhängig von dem Zweck der Maßnahme als ein Eingriff in das Grundeigentum angesehen wird.[5)] Beim Grundeigentum sind allerdings bisher nur dauernde Beeinträchtigungen betrachtet worden.

---

1) BGH, NJW 1967, 1750.

2) Zitzelsberger, Diss., S. 62 f.

3) Zitzelsberger, Diss., S. 62.

4) Zitzelsberger, Diss., S. 68.

5) BGH, NJW 1959, 1776 und 1916; BGH, NJW 1967, 1749 (1751) u. 1752 (1753); E. Schneider, Enteignung und Aufopferung, S. 58 f; Schack, DVBL 1967, 883; Kreft, LM Nr. 14 (Cb) zu Art. 14 GG; ausdrücklich ablehnend: Konow, Eigentumsschutz gegen Eingriffe der öffentlichen Hand, S. 55; Peter, JZ 1969, S. 556.

Weitgehende Übereinstimmung besteht darüber, welche Maßnahmen im einzelnen im Zusammenhang mit der Zweckbestimmung der Straße stehen und deshalb grundsätzlich nicht als Eingriffe in das Eigentum angesehen werden. So wird zunächst die Ausübung des Gemeingebrauchs sowie die Ausübung der üblicherweise gestatteten Sondernutzungen durch andere Straßenbenutzer, insbesondere andere Anlieger, als im Rahmen der Zweckbestimmung der Straße liegend angesehen.[1] Zu den üblicherweise ausgeübten Sondernutzungen gehört unter anderem die vorübergehende Inanspruchnahme eines Teils der Straße für Bauzwecke eines Anliegergrundstücks, z.B. durch Lagerung von Baumaterial und Aufstellen von Baugerüsten und Baumaschinen. Das gilt jedoch nur insoweit, wie sich diese Inanspruchnahme in angemessenen Grenzen hält, den unbedingt erforderlichen Umfang nicht überschreitet und nicht die Benutzung der Straße im Rahmen der Widmung völlig unmöglich macht. Hierunter fällt weiterhin die Einrichtung öffentlicher Verkehrsmittel, die Errichtung kleiner Wetterschutzdächer [2] sowie das Aufstellen kleinerer Verkaufsstände, wie Blumen- und Zeitungsstände, nicht dagegen die Errichtung größerer Verkaufsläden.[3] In Zusammenhang mit der Zweckbestimmung der Straße stehen weiterhin alle Arbeiten, die sich aus der Notwendigkeit ergeben, die Straße in ihrem ordnungsgemäßen Zustand zu erhalten oder den gestiegenen Bedürfnissen des Verkehrs anzupassen.[4] Hierzu wird auch die Neuordnung der Straßenführung wie auch die Anlage einer Umgehungs- oder Entlastungsstraße gerechnet. Von der Zweckbestimmung der Straße werden weiterhin alle Arbeiten umfaßt, die der Verlegung und Unterhaltung öffentlicher Versorgungseinrichtungen und ähnlicher üblicherweise im Interesse der Allgemeinheit im Straßenkörper liegender Anlagen, wie z.B. Kanalisations-, Wasser-, Gas-, Fernheizungsrohren, Elektrizitäts-, Postkabeln, Straßenbahngleisen und dergl.[5] dienen. Im Rahmen der Zweckbestimmung der Straße liegen außerdem

---

1) BGH, NJW 1957, 631; BGH, MDR 1958, 587; BGH, DVBL 1968, 215 für Beeinträchtigungen durch den Anliegergemeingebrauch anderer Anlieger; Forsthoff, VR I, 8. Aufl., S. 344 für Beeinträchtigungen durch übliche Sondernutzungen.

2) OVG Münster, Vw.Rspr. Bd. 15 (1963), Nr. 21.

3) BGHZ 23, 157 (Verkaufsbarackenfall); Fromm, Archiv f. Eisenbahnwesen 1964, 172 u. 173; Thomä-Wolter, MDR 1958, 204.

4) BGH, LM Nr. 16 (Cf) zu Art. 14 GG; BGH, BB 1963, 1196; BGH, DVBL 1968, 215.

5) Kodal, Straßenrecht, S. 284; RGZ 37, 254; Germershausen-Seydel, S. 125; BGH, NJW 1962, 1816; Forsthoff, VR I, 8. Aufl., S. 344; enger: Korff, DWW 1958, 181, der die Anlage einer Kanalisation, die Verlegung von Postkabeln nicht mehr als innerhalb der Zweckbestimmung liegend ansieht; ebenso Wiethaup, MDR 1959, 977 für die Anlage und Unterhaltung von Fernheizungsrohren.

verkehrsregelnde Maßnahmen,[1] die nicht dazu bestimmt sind, Individualinteressen zu fördern. Dasselbe gilt für die Einziehung oder Teileinziehung der Straße aufgrund verkehrsmäßiger Notwendigkeiten. Strittig ist demgegenüber, ob auch U-Bahnbauarbeiten noch innerhalb der Zweckbestimmung der Straße liegen.[2] Mit der überwiegenden Meinung ist hiervon jedoch auszugehen.[3] Das Argument, bei U-Bahnbauarbeiten handele es sich nicht um Ausbesserungs- oder Anpassungsarbeiten an gestiegene Verkehrsbedürfnisse, sondern um die Anlage eines neuen Verkehrsweges, ist zu verwerfen.[4] Die Verlegung des Massenverkehrs in eine andere Ebene erfolgt gerade, um die Hauptverkehrsstraßen, deren Verkehr vor einem Zusammenbruch steht, in ihrer Funktionsfähigkeit zu erhalten. U-Bahnen verfolgen damit den gleichen Zweck wie Straßentunnels, Hochstraßen usw. Der Bau von U-Bahnen ist in Großstädten in vielen Fällen die einzig wirksame Maßnahme, um die Hauptverkehrsstraßen den gesteigerten Verkehrsbedürfnissen anzupassen. Die U-Bahn kann dabei auch ihre Funktion nur erfüllen, wenn sie in Verbindung zu der Straße steht.[5] Nicht überzeugend ist auch das Argument, wonach der U-Bahnbau anstatt der Verkehrsanpassung der betroffenen Straße zu dienen, dazu bestimmt sei, im Rahmen einer weitergehenden Planung zur Verbesserung der allgemeinen Verkehrsverhältnisse der betreffenden Stadt zu führen.[6] Jeder Straßenbau verfolgt neben dem Zweck, eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf der betreffenden Straße herbeizuführen, auch den Zweck, die Verkehrslage insgesamt in einem bestimmten Gebiet zu verbessern.[7] Angreifbar ist auch die Ansicht, U-Bahnen könnten nicht den üblicherweise im Interesse der Allgemeinheit im Straßenkörper liegenden Einrichtungen gleichgestellt werden, da sie sich nur in wenigen Städten und auch dort nur unter wenigen Straßen befänden. U-Bahnen befinden sich bereits in vielen Städten oder sind bereits geplant, so daß sie jedenfalls in größeren Städten, in denen sie allein infrage kommen, nicht mehr unüblich sind.[8]

---

1) BGHZ 8, 276; Bay. ObLG 1964, S. 49.

2) Ablehnend: OLG Frankfurt, DWW 1969, 262; BGH, NJW 1965, 1907; Konow, Eigentumsschutz gegen Eingriffe der öffentlichen Hand, S. 187.

3) Ganschezian-Finck, NJW 1969, 165; Floerke, MDR 1966, 801 f; Roth, BB 1966, 520; Fromm, DVBL 1965, 910; Zimniok-Schirmer, BB 1969, 1108; Fromm, Der Städtetag 1965, 120; Haas, NJW 1965, 2196; ebenso der BGH in seiner letzten einschlägigen Entscheidung (NJW 1972, 244).

4) Zimniok-Schirmer, BB 1969, 1108; Fromm, Der Städtetag 1965, 121 u. DVBL 1965, 911; Roth, BB 1966, 520, 522; Floerke, MDR 1966, 802.

5) Fromm, a.a.O.; Roth, a.a.O., S. 520; Floerke, a.a.O.

6) OLG Frankfurt, DWW 1969, 262.

7) Zimniok-Schirmer, a.a.O.

8) Fromm, a.a.O.; Zimniok-Schirmer, a.a.O., S. 1108.

Die Ansicht, daß nur der Einbau ortsüblicher Anlagen entschädigungslos zu dulden sei, hätte die paradoxe und gefährliche Folge, daß die Herstellung von Einrichtungen der Daseinsvorsorge, die neueren technischen und wissenschaftlichen Erkenntnissen entsprechen, grundsätzlich entschädigungspflichtig sein müßte. [1] Damit würde aber jeder Fortschritt über Gebühr gebremst. Käme es auf eine allgemeine oder bestimmte Ortsüblichkeit an, müßte in vielen Gemeinden, in denen erstmals eine Kanalisation, eine Fernheizung oder dergleichen verlegt wird, ebenfalls eine Entschädigungspflicht bejaht werden. [2] Vielfach werden U-Bahnbauarbeiten und Straßenbauarbeiten in demselben räumlichen Bereich zu derselben Zeit ausgeführt, so daß hier rein tatsächlich eine Abgrenzung der Beeinträchtigungen unmöglich ist. [3] Entscheidende Bedenken ergeben sich schließlich daraus, daß der Gleichheitssatz verletzt würde, wenn der Anlieger beim Bau eines Straßentunnels, einer Hoch- oder Umgehungsstraße oder beim Bau von Straßenkreuzungen in verschiedenen Ebenen anders behandelt würde als der Anlieger, der durch den Bau einer U-Bahn betroffen wird. [4] U-Bahnbauarbeiten unterscheiden sich nämlich von größeren Straßenbauvorhaben, die heute keine Ausnahme mehr sind, weder in zeitlicher noch in räumlicher Hinsicht wesentlich. [5]

Von dem Grundsatz, daß bei allen mit der Zweckbestimmung der Straße in Zusammenhang stehenden Beeinträchtigungen kein Eigentumseingriff vorliegt, werden in bestimmten Fällen Ausnahmen gemacht. So wird ein Eingriff in das Eigentum auch bei den genannten aus der Zweckbestimmung der Straße folgenden Beeinträchtigungen immer dann bejaht, wenn die Straße als Kommunikationsmittel entfällt. [6] Etwas anderes soll nur dann gelten, wenn eine anderweitige ausreichende Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit erhalten bleibt. [7] Als Kommunikationsmittel entfällt die Straße für die anliegenden Grundstücke einmal dann, wenn die Straße nicht nur vorübergehend für den gesamten Verkehr oder für bestimmte für die Anliegergrundstücke lebensnotwendige Verkehrsgattungen gesperrt ist. Als Kommunikationsmittel entfällt die Straße weiterhin dann, wenn von der Straße auf das Grundstück führende Zugänge und Zufahrten dauernd und

---

1) Zimniok-Schirmer, a.a.O., S.1108; Roth, BB 1966, 520, 521.
2) Fromm, DVBL 1965, 911; Roth, a.a.O., S.520.
3) Zimniok-Schirmer, a.a.O., S.1110.
4) Roth, a.a.O., S.522; Floerke, a.a.O., S.802.
5) Floerke, a.a.O.
6) BGH, BB 1963, 1197; BGH, DVBL 1968, 215.
7) BGH, NJW 1967, 1749 (1750, 1751); anders: beim Grundeigentum, wo auch dann ein Eigentumseingriff bejaht wird, wenn noch eine anderweitige ausreichende Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit besteht.

nicht wiederherstellbar entzogen werden.[1] Ein Eingriff in das Eigentum wird weiterhin angenommen, wenn bei der Ausführung der Arbeiten der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit mißachtet wird.[2] Davon ist dann auszugehen, wenn die Beeinträchtigungen nach Art oder Dauer über das hinausgehen, was bei einer ordnungsgemäßen Planung und Durchführung der Arbeiten mit möglichen und zumutbaren Mitteln sachlicher und persönlicher Art notwendig ist. Aber auch bei Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit soll ein Eingriff in das Eigentum immer vorliegen, wenn das geschützte Rechtsgut - der Gewerbebetrieb bzw. das Grundeigentum des Anliegers - entzogen, vernichtet oder eine wirtschaftlich gleichstehende Maßnahme getroffen wird.[3] In neuerer Zeit wird teilweise [4] bereits eine außergewöhnlich schwere nicht unbedingt zu einer Rechtsvernichtung führende Belastung für ausreichend angesehen. Der Eigentumseingriff wird in allen diesen Fällen vorwiegend damit begründet, daß sich die Anlieger auf den Nichteintritt derartiger Beeinträchtigungen verlassen könnten.

Im Gegensatz zu den bisher genannten Einschränkungen des Eigentumsschutzes bei Zugangs- und Zufahrtsbeeinträchtigungen soll es nach einem anderen Abgrenzungsvorschlag [5] für die Frage, ob ein Eigentumseingriff vorliegt, ohne Bedeutung sein, ob die beeinträchtigende Maßnahme in Zusammenhang mit der Zweckbestimmung der Straße steht oder nicht. Ein Eingriff in das Eigentum soll vielmehr nur dann vorliegen, wenn es sich bei der Beeinträchtigung der Zugangs- bzw. Zufahrtsmöglichkeit um eine behördliche Beschränkung des Gemeingebrauchs der Passanten handelt. Solange der Gemeingebrauch an der Straße nicht eingeschränkt sei, stellten Behinderungen beim Zugang bzw. bei der Zufahrt keinen Eingriff in das Eigentum dar. Von einer Beschränkung des Gemeingebrauchs wird dabei erst dann gesprochen, wenn den Verkehrsteilnehmern oder einem Teil derselben die Benutzung der Straße faktisch oder rechtlich unmöglich gemacht oder wesentlich erschwert wird. Das sei einmal der Fall bei dauernden Veränderungen des Straßenzustandes, wie z.B. bei einer Beseitigung der Befahrbarkeit durch den Einbau von Stufen und dergl.,[6] bei erheblichen Veränderungen des Straßenniveaus [7] sowie bei vorübergehenden

---

1) BGH, NJW 1967, 1750, 1751.
2) BGH, NJW 1960, 1995; BGH, BB 1963, 1197; BGH, NJW 1965, 1908; BGH, DVBL 1968, 215.
3) BGH, Warn 1964 Nr. 122; BGH, NJW 1965, 1908; Zitzelsberger, Diss., S. 77.
4) BGH, NJW 1972, 245.
5) Ganschezian-Finck, NJW 1969, 161 ff.
6) Ganschezian-Finck, a.a.O., S. 163.
7) Ganschezian-Finck, a.a.O.

Baumaßnahmen auf dem Fußweg unmittelbar vor dem Gewerbebetrieb oder auf der Fahrbahn an dem Straßenteil, an dem der Gewerbebetrieb liegt.[1] Demgegenüber stellten bestimmte für die Erreichbarkeit des Grundstücks nachteilige Veränderungen wie die Anlage eines unübergehbaren Streifens in der Fahrbahnmitte, die Anbringung von Fußgängergittern [2] oder ein schlechter Straßenzustand keine Einschränkung des Gemeingebrauchs dar. Dasselbe gelte für Baustellen auf dem Fußweg in der Nähe,[3] die dazu führen, daß die Fußgänger die Straßenseite wechseln und auch hinter der Baustelle nicht wieder zurückkehren wie auch für Baumaßnahmen auf der Fahrbahn jenseits der nächsten Straßenkreuzung,[4] die ortskundige Kraftfahrer zum rechtzeitigen Ausweichen veranlassen. Ebenso seien die Maßnahmen zu beurteilen, die nur das "Wie" der Straßenbenutzung regelten,[5] wie z.B. alle den Verkehrsfluß regelnde Vorschriften in Form von Park- und Halteverboten, Anordnungen von Einbahnverkehr und dergleichen. Hierauf zurückzuführende Beeinträchtigungen bei der Eigentumsnutzung stellten deshalb keinen Eingriff in das Eigentum dar.

3. Unterschiedliche Auffassungen über eine Einbeziehung der werbenden und anziehenden Kommunikation in den Eigentumsschutz

Teilweise [6] wird im Anschluß an das Reichsgericht und die ältere Literatur [7] die Erstreckung des Eigentumsschutzes bei Anliegernutzungen auf die Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit beschränkt. Der Grund hierfür ist die Befürchtung einer uferlosen Ausdehnung der Entschädigungspflicht bei Veränderungen in der Umgebung der Anliegergrundstücke.[8] Diese Ansicht führt dazu, daß alle Beeinträchtigungen eines Gewerbebetriebes bzw. der Grundstücksnutzung, die auf Behinderungen der Kommunikation mit dem vorbeifließenden Verkehr infolge Sichtbehinderungen [9] oder infolge einer Veränderung der verkehrsmäßigen Situation

---

1) Ganschezian-Finck, a.a.O., S.164.
2) Ganschezian-Finck, a.a.O., S.162.
3) Ganschezian-Finck, a.a.O.
4) Ganschezian-Finck, a.a.O.
5) Ganschezian-Finck, a.a.O., S.163.
6) Jaenicke, VVDStRL Bd.20, S.172; Kind, Diss., S.73 f; Fromm, in Archiv für Eisenbahnwesen 1964, S.171 f; Korff, DWW 1958, 180 f; Frohberg, BLGBWR 1958, 146; Casselmann, DWW 1952, 289.
7) RGZ 145, 107 (113); v. Dassel, Fischers Ztschr. Bd.76, 38; Germershausen-Seydel, Bd.I, S.124, 125.
8) Kind, Diss., S.80 f u. S.73 f; Jaenicke, a.a.O.
9) Korff, DWW 1958, 180; Kind, Diss., S.76; RGZ 62, S.87-90.

vor dem Betriebsgrundstück zurückzuführen sind, keinen Eingriff in das Eigentum darstellen, solange die Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit erhalten bleibt. Das betrifft insbesondere die Fälle, in denen es im Zusammenhang mit einer Umwandlung der angrenzenden Straße in eine Sackgasse oder Anliegerstraße,[1] mit dem Bau von Umgehungs- und Entlastungsstraßen [2] oder im Zusammenhang mit bestimmten verkehrsregelnden Maßnahmen, z.B. empfohlenen Verkehrsumleitungen, zu einer Verkehrsverlagerung kommt. Dasselbe gilt für alle die Fälle, in denen Bauarbeiten im Straßenraum allein zu einer Verlagerung des Durchgangsverkehrs führen, ohne daß eine Benutzung der Straße durch die Verkehrsteilnehmer, die die Anliegergrundstücke tatsächlich aufsuchen wollen, ausgeschlossen ist, die Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit also erhalten geblieben ist. Das ist der Fall bei Baustellen auf dem Gehweg in der Nähe des Betriebes, die dazu führen, daß der vorbeifließende Fußgängerverkehr auf die andere Straßenseite ausweicht und auch hinter der Baustelle nicht wieder zurückkehrt, obwohl dort keine Beeinträchtigungen bestehen.[3] Ebenso verhält es sich bei Bauarbeiten auf der Fahrbahn, wenn zwar ein für den Zufahrtsverkehr ausreichender Raum verbleibt oder die Zufahrt über die zwischen dem Anliegergrundstück und der Baustelle einmündenden Seitenstraßen in ausreichendem Maße gewährleistet ist, ein großer Teil des ehemaligen Durchgangsverkehrs, dem es nicht auf die Benutzung einer bestimmten Straße ankommt, aber trotzdem aufgrund von Behinderungen oder eines Umweges auf andere Straßen ausweicht.

Zum Teil werden jedoch von dieser Beschränkung des Eigentumsschutzes auf Zugang und Zufahrt Ausnahmen gemacht. So wird vereinzelt für den Fall einer besonderen Intensität des Eingriffs ein Rechtsanspruch auf Entschädigung für möglich gehalten, so z.B. dann, wenn ein überwiegend auf Laufkundschaft angewiesener Gewerbebetrieb auf Jahre hinaus von dem vorbeifließenden Verkehr abgeschnitten wird.[4] Teilweise wird unter Ablehnung eines Rechtsanspruchs eine Entschädigung auf dem Billigkeitsweg gewährt, wenn es zu einer Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz des Betriebes kommt.[5]

Die überwiegende Auffassung in der neueren Literatur und Rechtsprechung bezieht - zum Teil mit unterschiedlicher Begründung - neben der Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit auch die sich aus der günstigen Lage zur Straße ergebende

---

1) Korff, a.a.O.

2) Korff, a.a.O.

3) Vgl. die den folgenden Entscheidungen zugrunde liegenden Fälle: OLG Düsseldorf, NJW 1961, 1925; BGH, WM 1963, 1100; BGHZ 23, 157; BGH, DVBL 1968, 215.

4) Fromm, Archiv für Eisenbahnwesen 1964, 171 f.

5) Korff, DWW 1958, 180 f.

werbende und anziehende Kommunikation mit dem vorbeifließenden Verkehr in den Eigentumsschutz des Art. 14 GG ein.[1] Dabei bestehen jedoch unterschiedliche Auffassungen darüber, wieweit der Eigentumsschutz reichen soll. So erfolgt keine einheitliche Beurteilung, ob sich der Eigentumsschutz nur auf das Interesse der Anlieger an der Sichtbarkeit der Werbeanlagen von der Straße aus erstrecken soll oder ob auch das Interesse daran mit einbezogen werden soll, daß der Verkehr auf der angrenzenden Straße in seiner einmal bestehenden Art und Dichte erhalten bleibt, was letztlich für den Erfolg der werbenden Einwirkung entscheidend ist. Verschiedene Auffassungen bestehen auch darüber, wieweit der Eigentumsschutz bei Einbeziehung dieser Interessen oder einzelner von ihnen reichen soll, mit anderen Worten, ob jede Beeinträchtigung einer dieser grundsätzlich in den Eigentumsschutz einbezogenen Interessen eine Eigentumsverletzung bedeuten soll oder ob noch weitere Differenzierungen erfolgen sollen. Dabei wird die Frage nach einer Erstreckung des Eigentumsschutzes auf die werbende und anziehende Kommunikation überwiegend nur im Hinblick auf das Recht am Gewerbebetrieb erörtert.[2] Die Betrachtung beschränkt sich auch vorwiegend auf die Fälle einer vorübergehenden Beeinträchtigung.[3]

4. Bisherige Begründungen für die Eigentumszugehörigkeit der werbenden und anziehenden Kommunikation

Einige Autoren erstrecken den Eigentumsschutz des Art. 14 GG ohne weiteres auf Interessen und Chancen der Anlieger und machen das Abgrenzungsproblem zwischen entschädigungswürdigen und entschädigungslos hinzunehmenden Beeinträchtigungen allein von der Schwere oder der Unzumutbarkeit des Eingriffs ab-

---

1) BGH, NJW 1957, 630 (631); NJW 1967, 1752; DVBL 1968, 215; OLG Düsseldorf, NJW 1961, 1925; Bay. ObLG, MDR 1964, 597; BVerwG, DVBL 1969, 310; in der Literatur: Konow, Eigentumsschutz gegen Eingriffe der öffentlichen Hand, S. 56; Ganschezian-Finck, NJW 1969, 161 f; Steinbauer, Diss., S. 43, 44; Pleyer, JZ 1963, 96; Zitzelsberger, Diss., S. 53 ff; Floerke, MDR 1966, 801; Forsthoff, VR I, 9. Aufl., S. 376 f.

2) Eine Ausnahme bildet das Bay. ObLG 1964, S. 58 f; der BGH beschränkt den Eigentumsschutz des Grundeigentums allein auf Zugang und Zufahrt (BGH, NJW 1967, 1753, 1754); zustimmend: Kleinhoff, DRiZ 1958, 167; Peter, JZ 1969, 554; Pleyer, JZ 1963, 95, der einen Eingriff in das Grundeigentum bei Behinderungen der Sichtbarkeit der Werbeeinrichtungen ablehnt.

3) Anders bisher nur die Entscheidung des Bay. ObLG a. a. O.

hängig.[1] Diese Autoren kommen ohne nähere Begründung zu einer Einbeziehung der werbenden und anziehenden Kommunikation in den Eigentumsschutz.

Diejenigen, die den Eigentumsschutz des Gewerbebetriebes auf alles erstrecken, was in seiner Gesamtheit den wirtschaftlichen Wert des konkreten Betriebes ausmacht,[2] kommen ebenfalls zu einer Einbeziehung der werbenden und anziehenden Kommunikation in den Eigentumsschutz. Nach dieser Ansicht wird der grundrechtlich geschützte vermögenswerte Umfang des jeweiligen Betriebes durch die konkrete Situation bestimmt, in der das Gewerbe betrieben wird.[3] Bei Gewerbebetrieben von Straßenanliegern, deren Geschäftstätigkeit und Eigentümlichkeit gerade darin besteht, durch Werbung aus dem vorbeifließenden Verkehr Kunden zu gewinnen und die hierauf auch angewiesen sind, wird deshalb auch diese durch die besondere örtliche Lage an der öffentlichen Straße geschaffene Möglichkeit zur werbenden und anziehenden Kommunikation als Bestandteil des betreffenden Gewerbebetriebes angesehen.[4]

Teilweise wird die Abgrenzung des Rechts am Gewerbebetrieb unter Orientierung am Sacheigentum vorgenommen.[5] Demzufolge wird zum Eigentum am

---

1) E. Schneider, DRiZ 1968, S. 195; Schack, BB 1963, 1230; Maunz-Dürig, GG Komm. Art. 14 Rd. Nr. 59 unter Berufung auf BGHZ 8, 243 (Fußgängergitterfall). Der BGH hat in dieser Entscheidung den Anschein erweckt, als wolle er auch im Fall einer Interessenverletzung immer dann einen Entschädigungsanspruch nach Enteignungsgrundsätzen anerkennen, wenn dem Betroffenen ein Sonderopfer auferlegt werde. In späteren Entscheidungen hat der BGH jedoch klargestellt, daß er nicht jedes Anliegerinteresse als enteignungsfähig ansieht. Er hält vielmehr an der Verletzung einer Rechtsposition als Voraussetzung einer Entschädigungspflicht nach Enteignungsgrundsätzen fest, sieht dabei aber bestimmte Anliegerinteressen als Bestandteile anderer Eigentumsrechte an. Besonders deutlich zeigt sich die Abweichung des BGH von der Ansicht E. Schneiders pp. in BGH, NJW 1967, 1752, wo eine Entschädigungspflicht abgelehnt worden ist, obwohl ein Anliegergewerbebetrieb vollständig zum Erliegen gekommen war.

2) Vgl. S. 33 Fußnote 7 dieser Arbeit.

3) BGH, NJW 1957, 630; BGH, NJW 1960, 1995; BGH, DVBL 1968, S. 215.

4) BGH, NJW 1957, 631; BGH, NJW 1967, 1752; BGH, DVBL 1968, 215; zustimmend: Pleyer, JZ 1963, 96; Ganschezian-Finck, NJW 1969, 161; Konow, Eigentumsschutz gegen Eingriffe der öffentlichen Hand, S. 56; Floerke, MDR 1966, 801.

5) Kreft, Aufopferung und Enteignung, Begriffe und Grundsätzliches in der Rechtsprechung des BGH, S. 19 u. LM Nr. 33 (Cf) zu Art. 14 GG u. LM Nr. 36 (Bb) zu Art. 14 GG; ebenso: Konow, a. a. O., S. 51.

Gewerbebetrieb die Rechts- und Sachgesamtheit gezählt, die zu dem Inhaber in der gleichen Beziehung steht wie eine Sache zu ihrem Sacheigentümer und die deshalb dem Inhaber als ihm gehörend zuzurechnen ist.[1] Das soll aber nur bei Werten geschehen, die der einzelne Betriebsinhaber durch eigene Leistung und Kapitalaufwand erworben hat.[2] Die eigene Leistung für die werbende und anziehende Kommunikation wird zum Teil wie bei Zugang und Zufahrt in den Erschließungsbeiträgen gesehen.[3]

Vereinzelt wird die Erstreckung des Eigentumsschutzes aus der Funktion der öffentlichen Straße hergeleitet. So wird davon ausgegangen, daß die Widmung der öffentlichen Straßen innerhalb geschlossener Ortslagen nicht nur eine Widmung zum Transport von Gütern und Personen (Verkehrsfunktion) und Zugang und Zufahrt zum Grundstück (Erschließungsfunktion), sondern auch eine Widmung zum Marktverkehr[4] beinhaltet. Das bedeute, daß die öffentlichen Straßen auch dazu bestimmt seien, die gewerbliche Benutzung der anliegenden Grundstücke in der jeweils erforderlichen Art und Weise zu ermöglichen.[5] Die Straßen seien damit auch dazu gewidmet, den kaufmännischen und gewerblichen Betrieben, die den Endverbraucher belieferten, die Möglichkeit der Kontaktaufnahme zu ihren potentiellen Kunden zu bieten.

Teilweise wird eine Rechtfertigung für eine Erstreckung des Eigentumsschutzes auf die werbende Kommunikation in der existentiellen Abhängigkeit bestimmter Gewerbebetriebe von dem Fortbestand einer einmal bestehenden günstigen Verkehrslage gesehen.[6]

5. Einschränkungen der Eigentumszugehörigkeit der werbenden und anziehenden Kommunikation

Unabhängig von diesen verschiedenen Begründungen für eine Erstreckung des Eigentumsschutzes auf die werbende und anziehende Kommunikation wird auch der Umfang des Eigentumsschutzes unterschiedlich bestimmt. Einige Autoren beschränken den Eigentumsschutz auf das Interesse an der Sichtbarkeit der Wer-

1) Kreft, LM Nr. 36 (Bb) zu Art. 14 GG.
2) Steinbauer, Diss., S. 43, 44; BVerwG, DVBL 1969, 310.
3) BVerwG, DVBL 1969, 310.
4) Zitzelsberger, Diss., S. 65 ff.
5) Zitzelsberger, a.a.O.; Steinbauer, Diss., S. 44.
6) Kleinhoff, DRiZ 1958, 167.

beanlagen von der Straße aus.[1] Bei der Sichtbarkeit wird dabei zum Teil[2] noch differenziert und nur die Betrachtbarkeit der Schaufenster aus unmittelbarer Nähe, nicht dagegen die Sichtbarkeit aller Werbeeinrichtungen einschließlich der Schaufenster von allen Seiten in den Eigentumsschutz einbezogen. Die verkehrsmäßige Situation auf der angrenzenden Straße wird demgegenüber als ein tatsächlicher rechtlich nicht geschützter Vorteil, als eine bloße Chance angesehen.[3] Diese Ansicht wird vereinzelt damit begründet, daß diesen Umständen und Gegebenheiten der konkrete Bezug zu einem bestimmten Gewerbebetrieb fehle.[4] In dem konkreten Bezug zu einem bestimmten Gewerbebetrieb wird der entscheidende Gesichtspunkt gesehen, bloße Chancen und bestimmte allgemeine Umstände, tatsächliche und rechtliche Gegebenheiten, die sich günstig für einen Gewerbebetrieb auswirken und geschäftlich genutzt werden können, aus dem Eigentumsschutz auszuklammern.[5] Ein konkreter Bezug zu einem bestimmten Gewerbebetrieb wird nur dann als gegeben angesehen, wenn der betreffende günstige Umstand nur dem einen Betrieb und nicht in gleicher Weise anderen Betrieben zugute kommt. Denn nur dann könne er einem bestimmten Gewerbebetrieb zugerechnet werden. Die Möglichkeit, aus dem vorbeifließenden Verkehr Nutzen zu ziehen, bestehe aber gerade für jeden Gewerbebetrieb an einer öffentlichen Straße. Im Falle einer nachteiligen Veränderung der verkehrsmäßigen Situation verwirklichten sich deshalb lediglich Risiken, die nichts anderes seien, als die Kehrseiten der sich dem Betriebsinhaber durch die Lage an der Straße bietenden Chancen. Sie wohnten jeder gewerblichen Tätigkeit inne. Dürfe der Unternehmer ein Ansteigen des Verkehrs zu seinem Vorteil nutzen, so bestehe auch kein Anlaß, ihn von den entsprechenden Risiken eines Verkehrsrückganges freizustellen und sie durch die Allgemeinheit zu übernehmen.

---

1) Kreft, LM Nr. 33 (Cf) zu Art. 14 GG; Steinbauer, Diss., S. 44; Konow, Eigentumsschutz gegen Eingriffe der öffentlichen Hand, S. 175; ausdrücklich gegen die Einbeziehung der Sichtbarkeit in den Eigentumsschutz: Korff, DWW 1958, 180; Nitschke, MDR 1953, 290; Wiethaup, BLGBWR 1956, 291; ders., MDR 1959, 976; RG, JW 1935, 3222.

2) Steinbauer, Diss., S. 44.

3) Kreft, LM Nr. 33 (Cf) zu Art. 14 GG; Steinbauer, Diss., S. 44 unter Hinweis auf Marschall, S. 330 und 256; RG 62, 87 (89); RG 145, 107 (113); VGH Stuttgart, Verw. Rspr. 9, 968 (971).

4) Kreft, LM Nr. 33 (Cf) zu Art. 14 GG und LM Nr. 36 (Bb) zu Art. 14 GG und Schriftenreihe der Jur. Studiengesellschaft Karlsruhe, Heft 84/85, S. 19 u. 20; andeutungsweise auch BGH, NJW 1971, 606.

5) Kreft, a. a. O.

Überwiegend wird jedoch auch das Interesse an der Erhaltung der einmal auf der angrenzenden Straße bestehenden Verkehrssituation mit in den Eigentumsschutz einbezogen.[1)]

Unabhängig davon, welche Interessen letztlich in den Eigentumsschutz mit einbezogen werden, wird nicht jede Beeinträchtigung dieser grundsätzlich geschützten Interessen als eine Eigentumsverletzung betrachtet. Die Abgrenzung erfolgt im wesentlichen anhand derselben Gesichtspunkte wie bei Zugang und Zufahrt. Überwiegend wird anhand der Formel des "Sich Verlassenkönnens" [2)] grundsätzlich bei allen mit der Zweckbestimmung der Straße in Zusammenhang stehenden Beeinträchtigungen kein Eingriff in den geschützten Bereich des Gewerbebetriebes gesehen. Die Anlieger müßten mit derartigen Maßnahmen rechnen. Das die Anliegerinteressen umfassende Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb reiche deshalb gar nicht so weit.[3)] Die hierbei anerkannten Ausnahmen [4)] hat der Bundesgerichtshof allerdings für die verkehrsmäßige Situation auf der angrenzenden Straße eingeschränkt.[5)] Durch eine Umgehungsstraße

---

1) BVerwG, DVBL 1969, 310; Ganschezian-Finck, NJW 1969, 161 ff; Forsthoff, VR I (9. Aufl.), § 20, S. 377; Zitzelsberger, Diss., S. 65 f; E. Schneider, DRiZ 1968, 195; Schack, BB 1963, 1230; Maunz-Dürig, GG Komm. Art. 14 Rd.Nr. 59; BGH, NJW 1957, 631; BGH, NJW 1960, 1995, wo ausdrücklich erklärt ist, daß eine Beeinträchtigung des vorbeifließenden Personenverkehrs eine Beeinträchtigung des Rechts am Gewerbebetrieb bedeuten kann; BGH, NJW 1962, 1816 (Schädigung einer Tankstelle infolge Durchfahrtssperre); BGH, NJW 1965, 1907 (Buschkrugbrücke) u. BGH, DVBL 1968, 214 (Ableitung des Fußgängerverkehrs durch einen Großbau auf dem Nachbargrundstück). In diesen Fällen war bei Aufrechterhaltung von Zugang und Zufahrt die Verkehrsdichte bzw. die Verkehrsart verändert worden. Mit seiner Entscheidung BGH, NJW 1967, 1752 wollte der BGH die Einbeziehung der verkehrsmäßigen Situation in den Eigentumsschutz des Gewerbebetriebes nicht allgemein aufgeben, sondern lediglich einschränken.

2) Vgl. S. 34 f dieser Arbeit.

3) BGH, NJW 1967, 1750 u. 1752; BGH, NJW 1971, 606; Zitzelsberger, Diss., S. 68 mit etwas anderer Begründung (vgl. S. 35 dieser Arbeit); Steinbauer, Diss., S. 44.

4) Vgl. S. 38 f dieser Arbeit.

5) BGH, NJW 1967, 1752; ebenso in seiner letzten einschlägigen Entscheidung BGH, NJW 1971, 605 f, wo ein Gaststättenbetrieb zusammengebrochen war, weil nach Umwandlung der Anliegerstraße in eine Sackgasse die bisherige jenseits der Straßensperre wohnende Stammkundschaft ausgeblieben war. Die in diesen Entscheidungen liegende Abweichung von seinen in Warn 1964, Nr. 122 u. NJW 1965, 1908 aufgestellten Grundsätzen hat der BGH nicht begründet. Ausdrücklich anders: Zitzelsberger, Diss., S. 77.

hervorgerufene Verkehrsverlagerungen sollen auch dann keinen Eingriff in das Recht am Gewerbebetrieb darstellen, wenn sie zu einem wirtschaftlichen Zusammenbruch des Betriebes führen. Offensichtlich will der Bundesgerichtshof in den Fällen, in denen es im Zusammenhang mit einer aus der Zweckbestimmung der Straße folgenden Veränderung der verkehrsmäßigen Situation zu einem wirtschaftlichen Zusammenbruch eines Betriebes kommt, nicht in jedem Fall einen Eingriff in das Recht am Gewerbebetrieb bejahen, sondern nach der Art der jeweiligen Maßnahme differenzieren.

Teilweise wird ebenso, wie bei Zugangs- und Zufahrtsbeeinträchtigungen, unabhängig von dem Zweck der Maßnahme, ein Eingriff in den Gewerbebetrieb nur dann angenommen, wenn die Beeinträchtigung der werbenden Kommunikation die Folge einer behördlichen Beschränkung des Gemeingebrauchs ist.[1)]

Das sei außer den bereits bei Beeinträchtigungen der Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit genannten Fällen [2)] bei Behinderungen der Sichtbarkeit der Werbeanlagen sowie bei Verkehrsverlagerungen im Zusammenhang mit der Umwandlung einer bisherigen Durchgangsstraße in eine Anliegerstraße, Sackgasse oder Fußgängerstraße gegeben.[3)] Demgegenüber stellten neben den bereits bei Zugangs- bzw. Zufahrtsbeeinträchtigungen genannten Maßnahmen alle Verkehrsverlagerungen durch Umgehungsstraßen, infolge empfohlener Umleitungen, infolge Freilegung bisher bewohnter Flächen sowie infolge der Aufhebung von Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel keine Einschränkung des Gemeingebrauchs dar.[4)] Hierdurch hervorgerufene Beeinträchtigungen eines Gewerbebetriebes bedeuteten deshalb keinen Eingriff in das Recht am Gewerbebetrieb.

Vereinzelt [5)] wird vorgeschlagen, bei der Frage nach der Erstreckung des Eigentumsschutzes auf bestimmte den Erfolg der werbenden und anziehenden Kommunikation entscheidend beeinflußende Gegebenheiten zu berücksichtigen, ob ein bereits seit langer Zeit bestehender Betrieb infolge seiner günstigen Lage für den Inhaber eine gesicherte Existenzgrundlage bildete oder ob der Inhaber sich mit einer Neugründung erst Hoffnungen für die Zukunft machte. Nur im ersten Fall soll es sich um einen Eingriff handeln, der sich nicht auf bloße Chancen, sondern auf die Substanz des Betriebes ungünstig auswirke.

Hiermit sind nunmehr die wichtigsten Auffassungen über eine Erstreckung des

---

1) Ganschezian-Finck, NJW 1969, S.161 ff.
2) Vgl. S.39 f dieser Arbeit.
3) Ganschezian-Finck, a.a.O., S.163.
4) Ganschezian-Finck, a.a.O., S.162.
5) Schack, DVBL 1967, 882, 883 = Anm. zu der BGH-Entscheidung "Rheinuferstraßenfall", NJW 1967, 1752.

Eigentumsschutzes auf Zugang und Zufahrt sowie die werbende Kommunikation dargestellt worden. Da nicht jeder hoheitliche Eingriff in das Eigentum bereits eine Entschädigungspflicht nach sich zieht, sondern eine zur Entschädigung verpflichtende Enteignung nur vorliegt, wenn die Belastung den Rahmen der Sozialbindung überschreitet,[1] ist im folgenden aufzuzeigen, wie in der bisherigen Rechtsprechung und Literatur die Abgrenzung der Sozialbindung bei Beeinträchtigungen des Anliegergemeingebrauchs erfolgt ist.

§ 3
Abgrenzung der Sozialbindung bei Eigentumseingriffen durch Beeinträchtigungen des Anliegergemeingebrauchs

I. Die Gesichtspunkte der Zweckbestimmung der Straße, der Eingriffsschwere und der Dauer der Beeinträchtigungen

In der älteren Rechtsprechung wurde zwischen erheblichen und unerheblichen, vorübergehenden und dauernden Beeinträchtigungen unterschieden. Bei unerheblichen Beeinträchtigungen wurde, ohne daß eine weitere Differenzierung erfolgte, eine Überschreitung der Sozialbindung und damit eine Entschädigungspflicht generell abgelehnt.[2] Erhebliche Erschwerungen wurden immer dann für entschädigungspflichtig angesehen, sofern es sich um dauernde Beeinträchtigungen handelte.[3] Demgegenüber zogen vorübergehende erhebliche Beeinträchtigungen grundsätzlich nur dann eine Entschädigungspflicht nach sich, wenn sie durch Maßnahmen, die nicht mit der Zweckbestimmung der Straße im Zusammenhang standen, hervorgerufen wurden.[4] War die Verbindung aber ganz oder nahezu unmöglich gemacht worden, so wurde ein Entschädigungsanspruch immer bejaht.[5] Heute steht bei der Abgrenzung der Sozialbindung das vom BGH

1) Maunz-Dürig, GG Komm. Rd.Nr. 46 u. 47 zu Art. 14 GG.
2) RGZ 62, 86-90; RG, JW 1892, 384 Nr. 47; RG, Gruchots Beiträge Bd. 40, Nr. 55 S. 889-891; RGZ 44, Nr. 68, S. 282-288.
3) RGZ 44, S. 282-288; RG, JW 1903, 275 Nr. 18.
4) RGZ 36, 273-276.
5) RGZ 44 Nr. 68, S. 282-288; RGZ 56, S. 101-103.

entwickelte Kriterium des Sonderopfers im Vordergrund. Danach gilt die Sozialbindung immer dann als überschritten, wenn dem Betroffenen als einzelnem oder als Glied eines begrenzten Personenkreises ein ihn ungleich treffendes und anderen nicht zugemutetes, besonderes Opfer zum Wohle der Allgemeinheit abverlangt wird. Bei der Bestimmung des Sonderopfers wird für den Kreis der hier interessierenden Anliegerbeeinträchtigungen der Gesichtspunkt der Zweckbestimmung der Straße unter Hinzuziehung weiterer an der Eingriffsschwere orientierter Kriterien als entscheidend angesehen. Dabei werden allerdings teilweise die Grenzen zwischen einer Abgrenzung des Eigentumsrechtes und einer Abgrenzung der Sozialbindung verwischt.[1] Dort, wo beim Recht am Gewerbebetrieb die Eigentumszugehörigkeit danach bestimmt wird, ob sich der Anlieger auf den dauerhaften Fortbestand von Zugang und Zufahrt sowie der werbenden Kommunikation verlassen kann,[2] soll durch diesen Gesichtspunkt gleichzeitig auch die Bestimmung des Sonderopfers und damit die Abgrenzung der Sozialbindung erfolgen.[3] Das bedeutet, daß bei allen nicht mit der Zweckbestimmung der Straße in Zusammenhang stehenden nicht unerheblichen Beeinträchtigungen nicht nur ein Eingriff in das Eigentum, sondern auch ein den Rahmen der Sozialbindung überschreitendes Sonderopfer vorliegt. Demgegenüber stellen alle mit der Zweckbestimmung der Straße in Zusammenhang stehenden Beeinträchtigungen nur dann einen die Sozialbindung überschreitenden Eingriff dar, wenn die Straße als Kommunikationsmittel entzogen, der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit mißachtet wird oder eine außergewöhnlich schwere Belastung, insbesondere der wirtschaftliche Zusammenbruch des Gewerbebetriebes, eintritt. Diejenigen, die noch ausdrücklich zwischen der Eigentumsabgrenzung einerseits und der Abgrenzung der Sozialbindung andererseits unterscheiden und die Eigentumsabgrenzung nicht bereits nach den mit der Formel des "Sich Verlassenkönnens" umschriebenen Grundsätzen vorgenommen haben, verwenden diese Gesichtspunkte, zum Teil mit geringen Abweichungen, nunmehr für die Abgrenzung der Sozialbindung.[4] Abweichende Auffassungen bestehen dabei

---

1) Hinweise hierauf finden sich auch bei Thomä-Wolter, MDR 1958, 204 und Kreft in Ehrengabe für Bruno Heusinger, S. 171.

2) Vgl. S. 35 dieser Arbeit.

3) BGH, NJW 1957, 630 f; BGH, NJW 1960, 1995; BGH, DVBL 1968, 215; BGH, NJW 1972, 244 f; Gather, DWW 1966, 51.

4) Thomä-Wolter, MDR 1958, S. 204, 205; Wiethaup, MDR 1959, 976; Korff, DWW 1958, 180; Kürzel, DWW 1966, S. 56; LG Frankfurt, BB 1965, 1248; OLG Frankfurt, DWW 1969, 262; OLG Celle, Mitt. Dtsch. Städtetag 1955, 156; LG Oldenburg, Mitt. Dtsch. Städtetag 1956, 111; Germershausen-Seydel, S. 124; Maunz-Dürig, GG Komm., Rd. Nr. 60 zu Art. 14; Frohberg,

teilweise darüber, unter welchen Voraussetzungen der allgemeine Grundsatz, daß alle mit der Zweckbestimmung der Straße in Zusammenhang stehenden Beeinträchtigungen entschädigungslos zu dulden sind, durchbrochen werden soll. Vorwiegend diejenigen, die Zugang und Zufahrt bzw. die werbende Kommunikation nicht als Bestandteil des Grundeigentums **bzw.** des Rechts am Gewerbebetrieb, sondern als ein selbständiges Recht ansehen, sehen allein in der dauernden Aufhebung oder dauernden wesentlichen Erschwerung des Zugangs bzw. der Zufahrt eine Überschreitung der Sozialbindung. Auswirkungen auf das jeweilige Eigentum Gewerbebetrieb oder Grundeigentum bleiben unberücksichtigt.[1] Überwiegend wird jedoch außerdem,[2] vereinzelt aber auch allein,[3] auf die Auswirkungen auf den Gewerbebetrieb bzw. auf das Grundeigentum abgestellt. Hier bestehen z. T. abweichende Auffassungen darüber, welche Intensität eine Beeinträchtigung erreichen muß, um als Überschreitung der Sozialbindung angesehen werden zu können. Teilweise wird nur bei Beeinträchtigungen, die zu einer völligen Vernichtung oder Entziehung des Eigentums oder einer wirtschaftlich gleichstehenden Maßnahme führen, die Sozialbindung als überschritten angesehen.[4] Andere Autoren sehen bereits eine erhebliche Beeinträchtigung der Benutzbarkeit und Verwertbarkeit des Grundeigentums bzw. des Gewerbebetriebes als ausreichend an.[5] Bei vorübergehenden Beeinträchtigungen wird vereinzelt

---

Fortsetzung der Fußnote 4) zu Seite 49:
BLGBWR 1958, 147; Herold, BLGBWR 1957, 101; Casselmann, DWW 1952, 289; Fromm, Archiv für Eisenbahnwesen 1964, S. 171; ders., Der Städtetag 1965, 120; ders., DVBL 1965, 911. Gegen eine Unterscheidung zwischen innerhalb und außerhalb der Zweckbestimmung der Straße liegenden Maßnahmen: H. Schelcher, Fischers Ztschr. Bd. 34, S. 63; von Dassel, Fischers Ztschr. Bd. 76, S. 37.

1) Korff, DWW 1958, 180; Casselmann, DWW 1952, 289; Kürzel, DWW 1966, 58.
2) Fromm, Archiv für Eisenbahnwesen 1964, 171; Maunz-Dürig, GG-Komm., Rd. Nr. 59 zu Art. 14; Frohberg, BLGBWR 1958, 146; Peter, JZ 1969, 557; Konow, Eigentumsschutz gegen Eingriffe der öffentlichen Hand, S. 83, S. 181 und S. 182 für das Grundeigentum; LG Frankfurt, BB 1965, 1247, das auch bei einer nur zeitweisen Entziehung jeglichen Zugangs bzw. jeglicher Zufahrt die Sozialbindung als überschritten ansieht.
3) Herold, BLGBWR 1957, 101; Schack, BB 1963, 1232; Hamann, DVBL 1957, 513; Gather, DWW 1966, 53.
4) Peter, JZ 1969, 557; Kürzel, DWW 1966, 56; Gather, DWW 1966, 53; Konow, a. a. O., S. 85.
5) Wiethaup, MDR 1959, 976; Frohberg, BLGBWR 1958, 147; Herold, BLGBWR 1957, 101, der bei der Bestimmung der Eingriffsschwere auf die in der betreffenden Stadt üblicherweise bestehenden Beeinträchtigungen abstellen will;

neben dem Gesichtspunkt der Existenzgefährdung eine bestimmte Zeitspanne für die Abgrenzung der Sozialbindung herangezogen.[1] Überschreitet die Beeinträchtigungsdauer eine bestimmte Zeitgrenze, so ist die Sozialbindung unabhängig von den tatsächlichen Folgen für das jeweilige Eigentumsobjekt überschritten. Diese im Hamb. WG.[2] getroffene Regelung soll über dessen Geltungsbereich hinaus angewandt werden. Dabei wird teilweise die im Hamb. WG. bestimmte Zeitgrenze von drei Jahren übernommen,[3] teilweise wird sie auf 18 Monate begrenzt.[4] Ein anderer Abgrenzungsvorschlag [5] geht nicht von einer Betriebsgefährdung und einer absoluten Zeitgrenze aus. Er staffelt vielmehr den Zeitraum, in dem Beeinträchtigungen entschädigungslos zumutbar sein sollen, danach, inwieweit im konkreten Fall die Betriebseinnahmen aufgrund der Beeinträchtigungen zurückgehen. Dabei werden drei Stufen unterschieden:

1. Die Schmälerung des Reingewinns
2. Die Gefährdung der Deckung der Geschäftsunkosten
3. Die Unmöglichkeit der Deckung des Wareneinsatzes.

Die Zumutbarkeit des Schadens beruhe nun auf einer Abwägung der Interessen des einzelnen Betriebes und der Allgemeinheit. Dabei habe das Interesse der Allgemeinheit an der Durchführung des Vorhabens, das die Entschädigung des Betriebes herbeiführe, in der Regel den Vorrang. Laufe die Schädigung jedoch

---

Fortsetzung der Fußnote 5) zu Seite 50:
Fromm, a.a.O.; LG Oldenburg, Mitt. Dtsch. Städtetag 1956, 111; OLG Celle, Mitt. Dtsch. Städtetag 1955, 156; Schack, BB 1963, 1232; Hamann, DVBL 1957, 513; Maunz-Dürig, GG Komm., Rd.Nr. 59 u. 60 zu Art. 14.

1) Konow, Eigentumsschutz gegen Eingriffe der öffentlichen Hand, S. 85, 86; LG Frankfurt, BB 1965, 1247, 1248. Diese Beiträge befassen sich allein mit Beeinträchtigungen von Gewerbebetrieben.

2) § 39 I Hamb. WG.: "Wird die Benutzung eines öffentlichen Weges während der Ausführung von Bauarbeiten hierdurch beeinträchtigt, so hat Anspruch auf Entschädigung nach Maßgabe der Abs. 2 u. 3 derjenige, der bei Beginn der Bauarbeiten ein an dem Weg liegendes Grundstück mit einem eingerichteten Gewerbebetrieb rechtmäßig genutzt hat, wenn die Beeinträchtigung der Wegenutzung vor dem Grundstück seine wirtschaftliche Existenz gefährdet oder länger als 3 Jahre dauert." Bedenken gegen die Verfassungsmäßigkeit dieser Regelung: BGH, NJW 1965, 1910; E. Schneider, DRiZ 1968, 193.

3) Konow, a.a.O.

4) LG Frankfurt, a.a.O.

5) Ganschezian-Finck, NJW 1969, 164 f bei Gewerbebetriebsbeeinträchtigungen.

auch dem Gemeinwohl zuwider, so könne sich die Interessenlage zu Gunsten des Betriebes verschieben. Während eine Minderung des Reingewinns die Allgemeinheit nicht berühre, habe die Allgemeinheit doch an der Erhaltung des Betriebes und seiner Arbeitsplätze ein Interesse, ganz besonders aber daran, daß durch den Zusammenbruch des Betriebes nicht weitere Kreise in Mitleidenschaft gezogen würden. Eine Belastung, die die erste Stufe, eine Minderung des Reingewinns, nicht überschreite, sei deshalb für längere Zeit zumutbar. Könnten die Geschäftsunkosten nicht mehr gedeckt werden, so sei die Beeinträchtigung nur verhältnismäßig kurze Zeit zumutbar. Völlig unzumutbar sei schließlich ein Umsatzrückgang, der nicht mehr die Deckung des Wareneinsatzes sicherstelle. Die Dauer der Zumutbarkeit von Schäden der ersten und zweiten Stufe bleibt bei dieser Abgrenzung offen.

II. Verwendung unterschiedlicher Gesichtspunkte beim Grundeigentum und beim Recht am Gewerbebetrieb

Diejenigen, die beim Grundeigentum die Eigentumsabgrenzung anders vorgenommen haben als beim Recht am Gewerbebetrieb,[1] grenzen auch die Sozialbindung nach anderen Gesichtspunkten ab. Dabei erfolgt die Abgrenzung auch allein im Hinblick auf Beeinträchtigungen des Zugangs und der Zufahrt, da überwiegend davon ausgegangen wird, daß beim Grundeigentum im Gegensatz zum Recht am Gewerbebetrieb nur Zugang und Zufahrt, nicht aber die werbende und anziehende Kommunikation Bestandteil des Eigentums sein können.[2] Die Sozialbindung wird dann als überschritten angesehen, wenn die Folgen der Zugangs- bzw. Zufahrtsbeeinträchtigungen so erheblich sind, daß bereits mit der Beeinträchtigung der Nutzbarkeit eine beachtliche Wertminderung des Grundstücks und damit ein Substanzverlust des Grundeigentums selbst eingetreten ist.[3] In diesen Fällen wird ein Sonderopfer bejaht. Für die Frage, ob

---

1) Vgl. S. 36 dieser Arbeit.

2) BGH, NJW 1967, 1753, 1754; Kleinhoff, DRiZ 1958, 167.

3) BGH, NJW 1959, 1776 u. S. 1916; BGH, NJW 1967, 1749 u. 1752 (1753); BGH, MDR 1963, 478; BGH, DB 1963, 651; BGH, LM Nr. 32 (Ea) Art. 14 GG; ebenso: OLG Nürnberg, NJW 1968, 654; OLG Neustadt, MDR 1964, 505, das bei rechtswidrigen Eingriffen die Entschädigungspflicht nicht von der Erheblichkeit abhängig machen will; Hans. OLG, MDR 1965, 660. Zustimmend: Steinbauer, Diss., S. 77, 78; Franke-Stehmann, Diss., S. 136; Kürzel, DWW 1966, 56; Kreft in Ehrengabe für Bruno Heusinger, S. 180. Kri-

die zu einer Beeinträchtigung der Benutzbarkeit führende Veränderung der Zugangs- bzw. Zufahrtsmöglichkeit auch eine Wertminderung des Grundstücks nach sich zieht, soll die Häufigkeit des Verkehrs von und zu dem Grundstück berücksichtigt werden.[1] Bei nur wenige Male im Jahr befahrenen Grundstücken wird eine Erschwerung der Benutzbarkeit weniger ins Gewicht fallen und auch mit primitiveren Mitteln zu überwinden sein, so daß der Wert des Grundstücks nicht oder nur geringfügig gemindert sein wird.[2] Für die Frage der Beachtlichkeit der Nutzbarkeits- und Wertminderung sollen nicht nur die objektive Höhe des Substanzverlustes bzw. der Wiederherstellungsaufwendungen, sondern auch Umstände des Einzelfalles, wie Größe und Wert des betroffenen Grundstücks, entscheidend sein.[3] Dabei soll allerdings die wirtschaftliche Lage des betroffenen Anliegers unberücksichtigt bleiben. Die Höhe des Wertverlustes bzw. der Wiederherstellungsaufwendungen soll im Verhältnis zur Größe und zum Wert des Grundstücks gesehen werden. Ein bei einem kleinen Grundstück als erheblich anzusehender Wertverlust bzw. entsprechende Wiederherstellungsaufwendungen sollen bei einem großen Grundstück nicht unbedingt als erheblich gelten. Sie werden dann als unerheblich angesehen, wenn sie sich im Rahmen dessen halten, was bei dem betreffenden Grundstück üblicherweise auch sonst aus betriebsbedingten Gründen zur Schaffung und Unterhaltung der Zugänge und Zufahrten aufgewendet werden muß.

Beim Grundeigentum entscheidet damit allein die Art des Schadens über die Entschädigungspflicht. Jeder sich nicht in einem erheblichen Substanzverlust [4] niederschlagende Schaden ist unabhängig von seiner Höhe entschädigungslos hinzunehmen.[5]

Ist insoweit der gegenwärtige Meinungsstand zur Abgrenzung des Eigentums und der Sozialbindung bei Beeinträchtigungen des Anliegergemeingebrauchs wiedergegeben, so soll sich im folgenden eine kritische Auseinandersetzung mit den bisherigen Abgrenzungsvorschlägen, jeweils verbunden mit einem eigenen Lösungsvorschlag, anschließen.

Fortsetzung der Fußnote 3) zu Seite 52:
tisch hierzu: Korff, DWW 1958, 180, der der "Erheblichkeit" der Beeinträchtigung keine Bedeutung für die Zubilligung einer Entschädigung dem Grunde nach, sondern allenfalls für die Höhe der Entschädigung beimißt.

1) BGH, NJW 1959, 1776.
2) Zustimmend: Steinbauer, Diss., S. 77, 78; Kürzel, DWW 1966, 58.
3) BGH, NJW 1959, 1776; kritisch: Konow, Eigentumsschutz gegen Eingriffe der öffentlichen Hand, S. 184 f; Steinbauer, Diss., S. 77.
4) In jedem Wertverlust des Grundstücks sieht der BGH einen "Substanzverlust".
5) BGH, LM Nr. 32 (Ea) zu Art. 14 GG, Bl. 1072.

4. KAPITEL
Eigene Ansicht

§ 1
Kritische Auseinandersetzung mit den für die Abgrenzung des Eigentumsumfanges aufgezeigten Gesichtspunkten

Die bisher für die Eigentumszugehörigkeit des Anliegergemeingebrauchs aufgezeigten Begründungen und näheren Einschränkungen des Schutzumfanges überzeugen nicht. So sind teilweise bereits die Argumente, mit denen eine Erstrekkung des Eigentumsschutzes auf den Anliegergemeingebrauch begründet wird, nicht stichhaltig. Außerdem ermöglichen es einige der aufgezeigten Begründungen nicht, bei der Erstreckung des Eigentumsschutzes auf den Anliegergemeingebrauch eine erforderliche Abgrenzung gegenüber anderen nicht schutzwürdigen Interessen zu ziehen. Sofern bei der grundsätzlichen Erstreckung des Eigentumsschutzes auf den Anliegergemeingebrauch hinsichtlich des Schutzumfanges Einschränkungen vorgenommen werden, überzeugen die Begründungen und teilweise auch die gewonnenen Ergebnisse nicht.

I. Die Notwendigkeit einer Differenzierung unter den für die Eigentumsnutzung günstigen Faktoren

Bei Zugang und Zufahrt sowie der werbenden Kommunikation handelt es sich um Faktoren, die sich günstig auf die Eigentumsnutzung auswirken, aber außerhalb des gegenständlichen Eigentumsbereichs liegen. Zwar ist heute weitgehend anerkannt, daß der Eigentumsschutz nicht nur auf den gegenständlichen Bereich des jeweiligen Eigentumsobjekts beschränkt werden kann, sondern auch Ausstrahlungen des Eigentumsobjekts mit umfassen muß. Das bedeutet aber nicht, daß alle tatsächlichen Umstände und bestehenden Rechtsregelungen, die sich günstig auf ein Eigentumsobjekt auswirken und von dem Inhaber genutzt werden, Bestandteile dieses Eigentumsrechtes sein können.[1] Eine Einbeziehung aller

---

1) So die herrschende Meinung: Wagner in Festschrift für Jahrreiss, S. 459; Kreft in Festschrift für Bruno Heusinger, S. 172 u. LM Nr. 33 (Cf) zu Art. 14 GG u. LM Nr. 36 (Bb) zu Art. 14 GG; BGH, NJW 1967, 1752; Bettermann,

günstigen Faktoren in den Eigentumsschutz müßte, selbst wenn sie mit einer sehr weiten Abgrenzung des Rahmens der Sozialbindung verbunden würde, zu einer unangemessen weiten und undifferenzierten Entschädigungsregelung führen. Umweltfaktoren, die sich günstig für ein Eigentumsobjekt auswirken, können deshalb nur dann in den Eigentumsschutz einbezogen werden, wenn sie sich aufgrund besonderer Umstände, die eine erhöhte Schutzwürdigkeit begründen, von anderen Interessen abheben. Hiervon hat jede Abgrenzung des enteignungsrechtlich geschützten Umfanges des Eigentums auszugehen. Es ist deshalb eine Abgrenzung des Grundeigentums bzw. des Rechts am Gewerbebetrieb zu suchen, die hinsichtlich der Frage der Erstreckung des Eigentumsschutzes auf Zugang und Zufahrt sowie auf die Kommunikationsmöglichkeit eine überzeugende Begründung dafür gibt, wo die besondere Schutzwürdigkeit der Ausstrahlungen beginnt und wo sie endet.

II. Der Einfluß auf Nutzbarkeit und Wert des Eigentums als eigentumsbegründender Gesichtspunkt

Den Eigentumsschutz so weit zu erstrecken, wie die Nutzbarkeit reicht und Zugang und Zufahrt aufgrund ihres Einflusses auf die Nutzbarkeit und damit auf den Geldwert als Bestandteil des Grundeigentums anzusehen,[1)] ist verfehlt. Jedes Grundstück läßt, von seiner natürlichen Beschaffenheit her gesehen, mehrere Nutzungsarten zu. Welche Nutzungsart realisierbar ist und wie sich die wirtschaftliche Ertragslage einer Nutzungsform entwickelt, hängt z. T. auch von den jeweils bestehenden äußeren Verhältnissen ab. Eine Veränderung derartiger Umweltfaktoren würde die Nutzbarkeit und den Geldwert eines Grundstückes berühren. Nicht in jedem Fall kann aber eine Veränderung dieser äußeren, eine bestimmte Nutzungsart begünstigenden oder erst ermöglichenden Umweltfaktoren durch Maßnahmen der öffentlichen Hand einen Eingriff in das Grundeigentum darstellen. Bei der genannten Abgrenzung ist es aber nicht möglich, zwischen den schutzwürdigen und den nicht schutzwürdigen Faktoren zu unterscheiden. Vielmehr müßten mit dieser Begründung nicht nur Zugang und Zufahrt, sondern alle sich günstig auf die Nutzbarkeit auswirkenden Umweltfaktoren als Bestandteile des Grundeigentums angesehen und ihre Veränderung demnach als Eingriffe in das Grundeigentum gewertet wer-

---

Fortsetzung der Fußnote 1) zu Seite 54:
MDR 1957, 673; Krüger, Die Enteignung, S. 96; Pleyer, JZ 1963, 97; weitere Hinweise bei Schack, BB 1963, 1229, Fußn. 30.

1) Vgl. S. 33 dieser Arbeit.

den. Diese Abgrenzung ist besonders bedenklich,[1] wenn sie mit einer allein auf die Schwere der Beeinträchtigung abstellenden Abgrenzung der Sozialbindung verbunden wird,[2] da hier die Entschädigungspflicht letztlich von der Schwere der Beeinträchtigungen abhängen würde. Aber selbst, wenn man einmal davon absieht, daß diese Abgrenzung keine Begründung dafür geben kann, warum unter den vielen für die Grundstücksnutzung günstigen Faktoren gerade Zugang und Zufahrt Eigentumsschutz genießen, ist diese Abgrenzung auch deshalb unbefriedigend, weil eine Einbeziehung von Zugang und Zufahrt in den Eigentumsschutz nur unter bestimmten aus dieser Abgrenzung nicht ableitbaren Einschränkungen erfolgen kann.[3]

Gleiche Bedenken bestehen gegen die beim Recht am Gewerbebetrieb vorgenommene entsprechende Abgrenzung. Wenn hier der Eigentumsschutz auf alles erstreckt werden soll, was den konkreten Wert des Gewerbebetriebes ausmacht, so ist kein günstiger Umweltfaktor denkbar, der bei dieser Abgrenzung nicht mit in den Eigentumsschutz einbezogen werden müßte. Zwar erfolgt beim Recht am Gewerbebetrieb unter dem Gesichtspunkt des "Sich-Verlassenkönnens" eine Einschränkung des Eigentumsschutzes. Diese Einschränkung differenziert aber allein nach dem Zweck der beeinträchtigenden Maßnahme sowie nach der Intensität und Rechtmäßigkeit bzw. Rechtswidrigkeit der Auswirkungen. Sie gibt daher nicht die Möglichkeit, bestimmte nicht schutzwürdige Faktoren von vornherein aus dem Eigentumsbereich auszusondern. Das Kriterium des "konkreten Bezuges zu einem bestimmten Gewerbebetrieb"[4] kann die ihm zugewiesene Aufgabe nicht erfüllen, beim Recht am Gewerbebetrieb die nicht schutzwürdigen Chancen, allgemeinen Umstände sowie die tatsächlichen rechtlichen Gegebenheiten, die sich günstig für einen Gewerbebetrieb auswirken und die geschäftlich genutzt werden können, aus dem verfassungsrechtlich geschützten Bereich des Eigentums auszuklammern. Das ergibt sich bereits daraus, daß dieses Kriterium bei Anwendung auf die Anliegernutzungen, die dem Eigentumsschutz auch nach der Ansicht des Befürworters dieses Abgrenzungskriteriums unzweifelhaft unterstehen, deren Eigentumszugehörigkeit nicht bestätigt. So versagt es bei Zugang und Zufahrt, die ja auch nur eine Nutzung einer tatsächlichen Gegebenheit, nämlich die Nutzung der vorhandenen Straße als Verkehrsweg, darstellen. Nach herrschender Meinung werden sie jedoch, wenn auch mit Einschränkungen, in den Eigentumsschutz des Gewerbebetriebes einbezogen. Ein konkreter Bezug könnte bestenfalls noch bei der Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit von der an-

---

1) Wagner, a.a.O., S.459.
2) Vgl. S.52 f dieser Arbeit.
3) Vgl. S. 71f dieser Arbeit.
4) Vgl. S. 45 dieser Arbeit.

grenzenden Straße auf das Grundstück bejaht werden, nicht dagegen bei Zugang und Zufahrt über die angrenzende Straße bis an das Grundstück, denn die Straße kommt in ihrer Funktion als Zubringer des Anliegerverkehrs allen Anliegergrundstücken in gleicher Weise zugute. Insofern besteht kein Unterschied zu dem Umweltfaktor der verkehrsmäßigen Situation auf der Straße, der anhand des Kriteriums "konkreter Bezug zu einem bestimmten Gewerbebetrieb" gerade nicht dem Recht am Gewerbebetrieb zugerechnet werden soll. Entsprechendes gilt auch für die Sichtbarkeit der Werbeeinrichtungen von der Straße aus, der unabdingbaren Voraussetzung jeder Kontaktanbahnung. Auch hier handelt es sich um einen lagebedingten Vorteil, der sich nicht nur für einen bestimmten Gewerbebetrieb ergibt. Aber auch allein auf die tatsächliche Gegebenheit der verkehrsmäßigen Situation angewandt, liefert der Gesichtspunkt des "konkreten Bezuges zu einem bestimmten Gewerbebetrieb" nicht in allen Fällen überzeugende Ergebnisse. So ist es nicht vertretbar, bei Veränderungen der verkehrsmäßigen Situation in allen Fällen, in denen nicht zugleich Zugang und Zufahrt beeinträchtigt sind, immer einen Eingriff in den Gewerbebetrieb abzulehnen.[1] Wie noch zu zeigen sein wird,[2] muß vielmehr danach differenziert werden, welche von den zahlreichen die verkehrsmäßige Situation auf der angrenzenden Straße beeinflussenden Faktoren verändert worden sind.

III. Die Erschließungsfunktion bzw. die Marktfunktion der öffentlichen Straßen

Die erhöhte Schutzwürdigkeit und die darin begründete Erstreckung des Eigentumsschutzes auf Zufang, Zufahrt sowie die Möglichkeit zur Kontaktanbahnung kann auch nicht allein mit der Erschließungsfunktion [3] bzw. der Marktfunktion [4] der Straßen begründet werden. Andernfalls könnte die öffentliche Hand keine der Allgemeinheit oder bestimmten Benutzerkreisen zur Verfügung gestellte Einrichtungen später wieder einziehen, ohne nicht immer dem Eigen-

1) BGH, NJW 1960, 1995; BB 1963, 1197; NJW 1965, 1908; DVBL 1968, 215; Warn 1964, Nr. 122; LG Frankfurt, BB 1965, 1247; OLG Frankfurt, DWW 1969, 262.

2) Vgl. S. 81 f dieser Arbeit

3) So aber Kind, Diss., S. 72 f; Zitzelsberger, Diss., S. 66; Steinbauer, Diss., S. 38, 39; Wiethaup, MDR 1959, 976; Frohberg, Bl. Grdst. Bau- u. WR 1958, 146 im Anschluß an v. Dassel, Fischers Ztschr. Bd. 76, 32.

4) So aber Zitzelsberger, Diss., S. 65 ff.

tumsschutz unterstehende Interessen der betroffenen Benutzer zu verletzen. Bei dieser Argumentation könnte der Eigentumsschutz auch nicht allein auf die Interessen der Anlieger an der Straßenbenutzung beschränkt bleiben. Er müßte vielmehr auch das Interesse aller anderen Teilnehmer am Gemeingebrauch mit einbeziehen. Denn die Straße ist mit ihrer Zweckbestimmung, dem allgemeinen Verkehr zu dienen, auch jedem einzelnen zu seiner Benutzung zur Verfügung gestellt worden, so daß auch im Falle einer für ihn nachteiligen Veränderung ein Eingriff in sein Eigentum bejaht werden müßte.

IV. Der Gesichtspunkt des Erwerbs durch eigene Leistung

Der Gesichtspunkt des Erwerbs durch eigene Leistung [1] führt bei der Frage nach der Erstreckung des Eigentumsschutzes auf die infrage stehenden Anliegernutzungen kaum weiter.[2] Als eigene Leistung der Anlieger kommen deren Erschließungsbeiträge in Betracht. Diese Anliegerbeiträge werden für die Aufschließung des Grundstücks, d.h. für die Erstellung einer Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit und die Verlegung von Versorgungs- und Kanalisationseinrichtungen gezahlt.[3] Daraus folgt, daß mit dieser Anliegerleistung allenfalls die Einbeziehung der Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit in den Eigentumsschutz begründet werden könnte. Eine Erstreckung des Eigentumsschutzes auf die Möglichkeit zur werbenden Einwirkung auf den vorbeifließenden Verkehr, auf die Sichtbarkeit der Werbeeinrichtungen sowie auf die Erhaltung der angrenzenden Straße in der einmal bestehenden Ausgestaltung, z.B. als Durchgangsstraße, könnte hieraus jedoch nicht hergeleitet werden. Aber auch hinsichtlich Zugang und Zufahrt bestehen gegen diese Begründung deshalb Bedenken, weil die Anliegerbeiträge die tatsächlichen Bau- und Unterhaltungskosten nicht annähernd decken, also in der Regel nicht als ein wirkliches Entgelt für den Anschluß der Anliegergrundstücke an das öffentliche Verkehrsnetz angesehen werden können. Versagen muß dieses Kriterium auch immer dort, wo den Anliegern keine Erschließungsbeiträge abverlangt worden sind, die bestehenden Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeiten aber dennoch unzweifelhaft Eigentumsschutz genießen. Außerdem erscheint es bei Heranziehung dieses Gesichtspunktes fraglich, ob hiermit

---

1) Vgl. S.33 u. S.44 dieser Arbeit.

2) Dürig in Festschrift für Apelt, S.48, erklärt, ohne allerdings auf die Erschließungsbeiträge einzugehen, allgemein: "Es handelt sich beim Anliegergemeingebrauch nicht um eine durch eigenverantwortliche Leistung erworbene Berechtigung."

3) Pleyer, JZ 1963, S.95.

auch die Zugehörigkeit des Anliegergemeingebrauchs zum Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbetrieb begründet werden könnte mit der Folge, daß Beeinträchtigungen dieser Anliegernutzungen unter Umständen eine Entschädigungspflicht für einen entgangenen Gewinn des Betriebes nach sich ziehen könnten. Denn die Erschließungsbeitragspflicht ist an das Grundeigentum gebunden und besteht nicht für einen darauf bestehenden Gewerbebetrieb.[1)]

V. Die Zeitspanne, in der eine günstige Situation zur Grundlage eines Betriebes gemacht worden ist bzw. die existentielle Abhängigkeit bestimmter Gewerbebetriebe von der günstigen Verkehrslage

Die Zeitspanne, in der eine bestimmte günstige Situation zur Grundlage eines Betriebes gemacht worden ist, kann für die Frage ihrer Zugehörigkeit zum Recht am Gewerbebetrieb nicht entscheidend sein.[2)] Denn eine Chance erstarkt nicht allein durch eine bestimmte Dauer ihrer Ausnutzung zu einem Eigentumsrecht. Unabhängig hiervon beständen Schwierigkeiten bei der Bestimmung der zeitlichen Grenze, von der ab eine Chance Eigentumsbestandteil werden soll. Die Grenzziehung müßte mehr oder weniger willkürlich erfolgen. Im übrigen erscheint ein schon längere Zeit auf einer bestimmten Situation aufbauender Betrieb nicht schutzwürdiger als ein erst kürzere Zeit bestehender Betrieb. Denn die sich für den betroffenen Betriebsinhaber ergebenden Belastungen müssen sich bei längerer Betriebsführung keinesfalls schwerer auswirken. In der Regel werden sie sogar geringer sein, da eine längere Betriebsführung in den meisten Fällen mindestens eine Deckung der Investitionen sowie des Gewinnausfalls während einer Anlaufzeit ermöglicht hat.

Die Einbeziehung der werbenden Kommunikation in den Eigentumsschutz kann auch nicht mit der existentiellen Abhängigkeit bestimmter Gewerbebetriebe von dem Fortbestand einer einmal bestehenden günstigen Verkehrslage gerechtfertigt werden.[3)] Denn ein Umweltfaktor kann nicht allein deshalb, weil die Existenz eines im Vertrauen auf seinen Fortbestand errichteten Gewerbebetriebes mit ihm verbunden ist, Bestandteil des Eigentums am Gewerbebetrieb sein. Entscheidend muß vielmehr sein, ob das Vertrauen auf den Fortbestand auch gerechtfertigt war.

---

1) § 134 BBauG.

2) Kreft in LM Nr. 33 (Cf) zu Art. 14 GG, Bl. 2; kritisch auch: Konow, Eigentumsschutz gegen Eingriffe der öffentlichen Hand, S. 175, Fußnote 419.

3) So aber Kleinhoff, DRiZ 1958, 167.

VI. Einschränkungen des Eigentumsschutzes unter dem Gesichtspunkt des "Sich-Verlassenkönnens" bzw. des "beschränkten Zuweisungsgehalts"

Die bei grundsätzlicher Erstreckung des Eigentumschutzes auf Zugang und Zufahrt sowie die werbende Kommunikation vorwiegend dahingehend getroffene Einschränkung, daß grundsätzlich alle mit der Zweckbestimmung der Straße in Zusammenhang stehenden Beeinträchtigungen mit Ausnahme besonderer Eingriffsfälle keinen Eingriff in das Eigentum darstellen,[1] überzeugt nicht. Der überwiegend zur Begründung herangezogene Gesichtspunkt des "Sich auf den Fortbestand Verlassenkönnens" ist kein Kriterium,das aus sich heraus eine Abgrenzung des Eigentumsumfanges ermöglichen könnte, sondern allein eine Auffangformel für Einzelfallsbeurteilungen. Die Abgrenzung des Eigentumsumfanges erfolgt kasuistisch nach allgemeinen Vorstellungen über die Entschädigungsbedürftigkeit.[2] Das zeigt sich besonders deutlich bei einigen Entscheidungen des Bundesgerichtshofes, wie z.B. bei den Beeinträchtigungsfällen durch U-Bahnbauarbeiten [3] sowie in dem sogenannten Rheinuferstraßenfall,[4] wo der BGH ohne Begründung von seinen bisherigen Grundsätzen abgewichen ist.

Diese Abgrenzung läßt sich auch nicht damit begründen, daß das Interesse der Allgemeinheit an der Erhaltung und Verbesserung der Verkehrsfunktion der Straße gegenüber den Anliegerinteressen generell Vorrang habe mit der Folge, daß in diesen Fällen das Eigentum nicht tangiert werde. Diese Ansicht geht davon aus, daß der Eigentumsschutz nur dort eingreift, wo der Anlieger dieselbe Rechtsstellung hat wie der Inhaber eines vollen subjektiven Rechts. Diese Rechtsstellung habe der Anlieger gegenüber jedem öffentlichen Interesse an einer Veränderung der Straßenverhältnisse mit Ausnahme des als generell höherrangig angesehenen Interesses der Allgemeinheit an der Erhaltung der Verkehrsfunktion der Straße. Zunächst ist richtigerweise davon auszugehen, daß der Anliegergemeingebrauch in Gestalt von Zugang und Zufahrt wie auch der werbenden Kommunikation generell und nicht nur gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung und Verbesserung der Verkehrsfunktion der Straße kein Recht auf Bestand einschließt.[5] Die Ausgangsposition dieser Ansicht ist demnach bereits unzutreffend. Nicht richtig ist vor allem aber die Ansicht, die Wertgarantie des Art.14 GG bestehe nur dort, wo das Anliegerinteresse im Hinblick auf das

---

1) Vgl. S.34 dieser Arbeit.
2) Wagner in Festschrift für Jahrreiss, S.449; Janssen, S.57, 58.
3) BGH, NJW 1965, 1907.
4) BGH, NJW 1967, 1752.
5) Vgl. S.17 dieser Arbeit.

höherrangige öffentliche Interesse, dem es weichen mußte, die Position eines vollen subjektiven Rechts, also eines Rechts auf Bestand hatte, da nur dort eine entschädigungsfähige Rechtsposition bestehe. Bei der Eigentumsgarantie des Art. 14 GG muß zwischen der Bestandsgarantie und der Wertgarantie unterschieden werden. Während die Bestandsgarantie nur bei einem vollen subjektiven Recht besteht, kann die Wertgarantie auch dort bestehen, wo die betroffene Position gegenüber dem vorrangigen öffentlichen Interesse nicht die Stellung eines vollen subjektiven Rechts auf Bestand hat. Daraus, daß Zugang und Zufahrt wie auch die werbende Kommunikation gegenüber allen öffentlichen Interessen an einer Veränderung oder jedenfalls gegenüber dem Interesse an der Erhaltung und Verbesserung der Verkehrsfunktion der Straße nicht die Stellung eines vollen subjektiven Rechts haben, folgt deshalb nicht zwangsläufig, daß im Falle einer Beeinträchtigung Entschädigungsansprüche mangels einer Eigentumsverletzung ausgeschlossen sind.

Unabhängig von der angreifbaren Begründung läuft diese Abgrenzung unter dem Gesichtspunkt des "Sich-Verlassenkönnens" im Ergebnis darauf hinaus, daß die Frage, ob das Eigentum tangiert ist, von der Art der die Beeinträchtigung auslösenden Maßnahme, ihrer Rechtmäßigkeit oder Rechtswidrigkeit und der Schwere ihrer Folgen für das jeweilige Eigentumsobjekt abhängig ist. Es bedarf keiner näheren Begründung, daß es dogmatisch nicht haltbar ist,[1] ein und denselben für ein Eigentumsobjekt günstigen Umweltfaktor je nachdem, ob er durch eine aus der Zweckbestimmung oder nicht aus der Zweckbestimmung der Straße folgende Maßnahme nachteilig verändert wird, als Bestandteil des jeweiligen Eigentums anzusehen oder nicht. Ebenso kann nicht ein und derselbe Umweltfaktor im Falle seiner rechtmäßigen Veränderung als bloße Chance, im Falle einer rechtswidrigen Beeinträchtigung dagegen als Bestandteil des Eigentums angesehen werden. Dasselbe gilt für die Abhängigkeit der Zugehörigkeit zum Eigentum von der Schwere der Folgen.

Im übrigen kommt es bei dieser Abgrenzung dort zu Schwierigkeiten, wo eine aus der Zweckbestimmung der Straße folgende Veränderung zu ganz erheblichen Beeinträchtigungen des Gewerbebetriebes bzw. der Grundstücksnutzung führt und eine Entschädigungspflicht gerechtfertigt erscheint. Nicht überzeugend ist der Lösungsversuch, im Fall einer wirtschaftlichen Vernichtung oder

---

1) Janssen, S. 57, 58; kritisch auch Zitzelsberger, Diss., S. 59 Anm. 6; Schneider, DRiZ 1968, 190 im Hinblick auf die Abhängigkeit einer Eigentumsverletzung bei Niveauveränderungen von der Erheblichkeit der Folgen; Kind, Diss., S. 74, 75 im Hinblick auf die Abhängigkeit zwischen einer Eigentumsverletzung und einem Verstoß gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

Entziehung des Eigentumsobjekts einen Eingriff in das Eigentumsrecht anzunehmen. Einerseits kann nicht jede Vernichtung oder Entziehung des Gewerbebetriebes bzw. des Grundeigentums, die auf eine mit der Zweckbestimmung der Straße in Zusammenhang stehende Veränderung zurückzuführen ist, einen Eingriff in das Eigentum darstellen. Entscheidend ist nicht die Auswirkung der Veränderung auf das jeweilige Eigentumsobjekt, sondern der Umstand, ob die veränderten Umweltfaktoren, die diese Auswirkungen hervorgerufen haben, z.B. die Verkehrssituation auf der angrenzenden Straße, Bestandteil des Gewerbebetriebes bzw. des Grundeigentums waren.[1] Andererseits versperrt diese Abgrenzung des Eigentums die Möglichkeit, bei ganz erheblichen aus der Zweckbestimmung der Straße folgenden Beeinträchtigungen zu einer Entschädigungspflicht kommen zu können, ohne daß bereits eine Bestandsgefährdung bestehen muß. Die Konsequenz ist, daß an sich aus der Zweckbestimmung der Straße folgende Maßnahme als nicht mehr innerhalb der Zweckbestimmung liegend angesehen werden, um nicht immer eine Entschädigungspflicht - von den Fällen einer Bestandsgefährdung abgesehen - wegen einer fehlenden Beeinträchtigung des Eigentums ausschließen zu müssen. So werden U-Bahnbauarbeiten teilweise als nicht mehr innerhalb der Zweckbestimmung der Straße liegend angesehen.[2] In neuerer Zeit ist deshalb vereinzelt bereits bei einer außergewöhnlich schweren Belastung ein Eingriff in das Eigentum bejaht worden.[3] Hier bleibt allerdings die entscheidende Frage, worin im konkreten Fall außer der Bestandsvernichtung bzw. Bestandsgefährdung eine außergewöhnlich schwere Belastung gesehen werden soll, offen.

VII. Eine behördliche Beschränkung des Gemeingebrauchs als Voraussetzung eines Eingriffs in das Recht am Gewerbebetrieb

Auch gegen diesen Abgrenzungsvorschlag bestehen in mehrfacher Hinsicht Bedenken. Diese Abgrenzung geht davon aus, daß zwar meistens behördliche Maßnahmen den Anstoß für Verkehrsverlagerungen und damit für eine Beeinträchtigung der Anliegergewerbebetriebe geben, daß die Verkehrsverlagerungen

1) Diese Ansicht wird durch die dogmatisch nicht begründeten BGH-Entscheidungen NJW 1967, 1752 (Rheinuferstraßenfall) u. NJW 1972, 243 bestätigt, wo ein Eingriff in den Gewerbebetrieb trotz eines Betriebszusammenbruchs verneint worden ist.

2) BGH, NJW 1965, 1907 (1909); Zitzelsberger, Diss., S. 69.

3) BGH, NJW 1972, 245.

jedoch vielfach letztlich auf dem freien Willensentschluß der Verkehrsteilnehmer beruhen.[1] Der Zweck dieses Abgrenzungsvorschlags ist es, einen behördlichen Eingriff in den betroffenen Betrieb nur anzunehmen, wenn die hoheitliche Veranlassung einen bestimmten Grad erreicht hat, der einen eventuell noch bestehenden Willensentschluß der Verkehrsteilnehmer zurücktreten läßt. Dieser Grad der Ursächlichkeit wird erst für erreicht gehalten, wenn der Gemeingebrauch der Verkehrsteilnehmer beschränkt worden ist,[2] die Straßenbenutzung also entweder unmöglich ist oder ganz wesentlich erschwert wird.

Es mag dahingestellt bleiben, ob es überhaupt richtig ist, die weniger wesentlichen Behinderungen und Reglementierungen des Gemeingebrauchs nicht mehr als Gemeingebrauchsbeschränkungen anzusehen. Jedenfalls müßte die Abhängigkeit einer Gemeingebrauchsbeschränkung von einer wesentlichen Erschwerung der Straßenbenutzung zwangsläufig infolge des nicht zu vermeidenden unterschiedlichen Verständnisses der Wesentlichkeit zu einem Unsicherheitsfaktor bei der Beurteilung eines Eingriffs in den Gewerbebetrieb führen. So erscheint es bereits zweifelhaft, ob die Bestimmung der als Gemeingebrauchsbeschränkung anzusehenden Behinderungen richtig vorgenommen worden ist. Jedenfalls ist es nicht konsequent, in einer Baustelle auf der Fahrbahn eine Gemeingebrauchsbeschränkung zu sehen,[3] sie jedoch bei einer Verschlechterung des Straßenzustandes, die sich auf die Benutzbarkeit der Straße ähnlich auswirken kann, generell zu verneinen.[4] Entsprechendes gilt für die Anlage unübergehbarer Straßenkörper oder für die Anbringung von Fußgängergittern, wodurch die Fußgänger am Überschreiten der Fahrbahn gehindert werden und dadurch die Straßenbenutzung erheblich erschwert werden kann.[5] Geht man zutreffend davon aus, daß eine unmittelbar vor dem Betriebsgrundstück auf dem Fußweg befindliche Baustelle, die die Fußgänger zwingt, auf die andere Straßenseite überzuwechseln, zu einer Beschränkung des Gemeingebrauchs führt,[6] so ist schwerlich einzusehen, warum die umgekehrte Situation, daß

1) Ganschezian-Finck, NJW 1969, S.161.
2) Ganschezian-Finck, a.a.O.
3) Ganschezian-Finck, a.a.O., S.164.
4) Ganschezian-Finck, a.a.O., S.162. Ob in derartigen Fällen ein Enteignungstatbestand gegeben sein kann, ist noch eine andere Frage. Die herrschende Meinung hat jedenfalls bisher eine Enteignung durch Unterlassen nicht anerkannt: BGHZ 12, 56; E.Schneider, Enteignung und Aufopferung, S.30 f.
5) Anders: Ganschezian-Finck, a.a.O., S.162; von einer Beschränkung des Gemeingebrauchs der Fußgänger in diesen Fällen spricht auch der BGH in dem Fußgängergitterfall (MDR 1953, S.289).
6) So auch Ganschezian-Finck, a.a.O., S.164.

die Fußgänger in Höhe des Gewerbebetriebes an einer Überquerung gehindert werden, keine Beschränkung des Gemeingebrauchs darstellen soll. Auch kann bei Behinderungen der Sichtbarkeit von Werbeeinrichtungen von einer Beschränkung des Gemeingebrauchs und damit von einem Eingriff in den Gewerbebetrieb nur gesprochen werden, wenn die Auslagen nicht mehr aus der Nähe betrachtet werden können, weil der davorliegende Gehwegbereich nicht mehr zugänglich oder jedenfalls so eingeengt ist, daß die Schaufenster nicht mehr in Ruhe betrachtet werden können. Eine Beschränkung des Gemeingebrauchs kann jedoch in den Fällen nicht angenommen werden, in denen allein die Erkennbarkeit der Werbeträger in ihrer Eigenschaft als Hinweis auf die Existenz des betreffenden Betriebes aus einer gewissen Entfernung behindert ist, wenn z.B. zwischen Fahrbahn und Fußweg sichtbehindernde Zäune errichtet werden. In der Regel ist hier die Benutzbarkeit der Straße durch das Publikum zu Fuß und mit dem Wagen weder faktisch oder rechtlich unmöglich gemacht, noch wesentlich erschwert worden. Selbst wenn man in der Behinderung des Ausschauhaltens nach Werbeträgern beim Begehen oder Befahren der Straße bereits eine Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs sähe, so würde jedenfalls in der Sichtbehinderung auf einzelne Werbeanlagen keine für die Straßenbenutzer wesentliche Einschränkung ihres Gemeingebrauchs liegen.

Letztlich entscheidende Bedenken gegen den Abgrenzungsvorschlag ergeben sich aber daraus, daß es für die Frage, ob ein hoheitlicher Eingriff in den Gewerbebetrieb vorliegt, nicht darauf ankommen kann, wie stark die von der öffentlichen Hand geschaffene Veränderung die Verkehrsteilnehmer zu ihrem den Gewerbebetrieb schädigenden Verhalten motiviert hat. Entscheidend kann allein sein, ob das Verhalten der Verkehrsteilnehmer eine erfahrungsgemäß eintretende Folge der behördlichen Veränderung ist. Die mit der vorgeschlagenen Abgrenzung erzielten Ergebnisse überzeugen deshalb nicht in allen Fällen. So kann nicht in jedem Fall, in dem von einer Gemeingebrauchsbeschränkung gesprochen wird, in dem die Straßenbenutzung also unmöglich ist oder wesentlich erschwert wird, ein Eingriff in den hiervon nachteilig betroffenen Gewerbebetrieb angenommen werden. Das gilt insbesondere dann, wenn die Beschränkung nicht auf der an das Grundstück angrenzenden Straße selbst besteht. Andernfalls müßte jede Gemeingebrauchsbeschränkung irgendwo im Straßennetz, die sich nachteilig für einen Gewerbebetrieb auswirkt, einen Eingriff in diesen Betrieb bedeuten können. Die Abgrenzung wird deshalb auch dahin ergänzt, daß Gemeingebrauchsbeschränkungen nur dann einen Eingriff in den Gewerbebetrieb darstellen können, wenn sie an dem Straßenteil bestehen, an dem der Betrieb liegt.[1] Soweit dadurch erreicht wird, daß der Einfluß räumlich weiter entfernt liegender Ge-

1) Ganschezian-Finck, a.a.O., S.162.

meingebrauchsbeschränkungen keinen Eingriff in den Gewerbebetrieb bedeuten kann, ist hiergegen nichts einzuwenden. Bedenken ergeben sich aber dann, wenn der an das Grundstück angrenzenden Straße keine ihrer Aufnahmefähigkeit entsprechende Weiterführung erhalten bleibt. Das ist z.B. der Fall, wenn die Verlängerung der Anliegerstraße, die bisher den Hauptverkehr in die Anliegerstraße geleitet hat, schon unmittelbar jenseits der nächsten Straßenkreuzung unterbrochen wird und dabei der Anliegerstraße trotz der Einmündung von Seitenstraßen in diese Richtung kein ihrer Aufnahmefähigkeit entsprechender Anschluß an das übrige Straßennetz erhalten bleibt. Diese Sachlage unterscheidet sich nicht wesentlich von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen auf der Anliegerstraße selbst in Höhe der betreffenden Straßenkreuzung, z.B. von der Verhängung einer Durchgangsverkehrssperre, in der zutreffend eine Beeinträchtigung eines auf den Durchgangsverkehr angewiesenen Gewerbebetriebes gesehen wird.[1] Andererseits kann aber auch bei allen auf der Anliegerstraße getroffenen Maßnahmen die Frage der Eigentumsverletzung nicht allein von der Art und der Intensität der den Passanten auferlegten Benutzungsbeschränkungen abhängig gemacht werden. Hier sind noch andere Gesichtspunkte von Bedeutung. Hierauf wird im einzelnen noch zurückzukommen sein.[2]

Nicht überzeugend ist auch die unterschiedliche Beurteilung von Bauarbeiten auf dem Fußweg in der Nähe des Betriebes gegenüber Bauarbeiten unmittelbar vor dem Betrieb.[3] Die Tatsache, daß die Bauarbeiten nicht unmittelbar vor dem Grundstück, sondern unter Umständen nur wenige Meter entfernt, in Höhe des Nachbargrundstücks, erfolgen, kann schließlich keine Bedeutung dafür haben, ob der Gemeingebrauch der Passanten beschränkt ist oder nicht. Er ist eben nur nicht unmittelbar vor dem Betrieb eingeschränkt. Denn entscheidend kann allein sein, ob und in welchem Ausmaß die Benutzbarkeit der Straße durch die Passanten beeinträchtigt ist. Die Beeinträchtigung kann aber vor dem Nachbargrundstück das gleiche Ausmaß erreichen wie vor dem Betriebsgrundstück. Die Verneinung eines Eingriffs in den Gewerbebetrieb kann deshalb bei Gehwegbauarbeiten in der Nähe nicht darauf gestützt werden, daß hier keine Beschränkung des Gemeingebrauchs bestehe. Der entscheidende Grund für die Ablehnung eines Eingriffs in den Gewerbebetrieb wird deshalb darin gesehen, daß sich Gehwegbauarbeiten in der Nähe nicht wesentlich von einer sich noch im Rahmen des Anliegergemeingebrauchs haltenden Inanspruchnahme des Fußweges durch benachbarte Anlieger unterschieden, bei der ein Eingriff in den Gewerbe-

1) Ganschezian-Finck, a.a.O., S.163.

2) Vgl. S. 83 dieser Arbeit.

3) Ganschezian-Finck, a.a.O., S.162 u. 164.

betrieb verneint wird.[1] Hierbei handelt es sich jedoch nicht um vergleichbare Fälle. Eine derartige Inanspruchnahme der Straße durch die Anlieger ist nur im beschränkten Maße im Rahmen ihres Gemeingebrauchs zulässig. Demgegenüber können die von der öffentlichen Hand vorgenommenen Maßnahmen in ihrer Intensität, räumlichen Ausdehnung und Dauer weit darüber hinausgehen, so daß die Anliegergewerbebetriebe dann stärker betroffen sind und jedenfalls insoweit die Tatbestände nicht vergleichbar sind. Außerdem kann sich eine noch im Rahmen des Gemeingebrauchs haltende Inanspruchnahme des Gehweges in besonderen Fällen auch in den Gehwegbereich vor dem Nachbargrundstück erstrecken, so daß mit diesem Vergleich konsequenterweise auch bei Bauarbeiten auf dem Gehweg unmittelbar vor dem Betriebsgrundstück ein Eingriff in den Gewerbebetrieb verneint werden müßte. Mit dem Hinweis auf eine Situationsgleichheit zwischen Bauarbeiten auf dem Fußweg in Betriebsnähe und einer Inanspruchnahme des Fußwegs durch benachbarte Anlieger läßt sich demnach die Ablehnung eines Eingriffs in den Gewerbebetrieb bei Baustellen auf dem Fußweg in der Nähe und damit die unterschiedliche Behandlung gegenüber Fußwegbauarbeiten unmittelbar vor dem Betrieb nicht rechtfertigen. Aber auch unter keinem anderen Aspekt kann es für die Frage, ob ein Eingriff in das Recht am Gewerbebetrieb vorliegt, Bedeutung haben, ob die Baustelle auf dem Fußweg unmittelbar vor dem Betrieb oder in seiner Nähe besteht. Zwar werden in der Regel die negativen Auswirkungen für den Gewerbebetrieb erheblicher sein, wenn die Baustelle unmittelbar vor dem Betriebsgrundstück besteht, weil hier meistens eine Beeinträchtigung der Zugangsmöglichkeit wie auch der Sichtbarkeit vorliegt. Dies muß jedoch nicht immer so sein. Auch Fußwegbaustellen in der Nähe können nicht nur zu einer Verkehrsverlagerung, sondern auch zu einer Behinderung des Zugangs wie auch der Sichtbarkeit führen. Das wird insbesondere dann der Fall sein, wenn die Baustellen im Gehwegbereich eines Nachbargrundstücks bestehen. Will man aber je nach der Schwere der Auswirkungen für den betroffenen Gewerbebetrieb, also danach differenzieren, ob es sich um eine Zugangs- oder Sichtbehinderung handelt, so wäre eine generelle Unterscheidung je nach der Lage der Baustelle zu vordergründig, da die Schwere der Auswirkungen nicht zwangsläufig an eine bestimmte Lage der Baustelle gebunden ist. Beschränkt man aber den Eigentumsschutz nicht auf die Erhaltung von Zugang, Zufahrt und Sichtbarkeit der Werbeeinrichtungen, sondern erstreckt ihn auch auf die Erhaltung der verkehrsmäßigen Situation,[2] so kann, jedenfalls wenn die den Verkehr ableitende Baustelle auf dem Straßenteil besteht, an dem der Betrieb liegt, nicht danach unterschieden werden, ob die Fußgänger den Betrieb nicht passieren, weil die Baustelle unmittelbar vor dem Betrieb oder nur in der Nähe, unter Umständen nur wenige Meter entfernt

1) Ganschezian-Finck, a.a.O., S.162.

2) Hiervon geht auch Ganschezian-Finck aus.

vor dem Nachbargrundstück, besteht. Im übrigen ist eine Differenzierung je nach der Lage der Baustelle auch schon deshalb unangebracht, weil oftmals Bauarbeiten in verschiedenen Straßenbereichen zu derselben Zeit ausgeführt werden und es dann unmöglich ist, den Grad der Ursächlichkeit jeder einzelnen Baustelle für die Beeinträchtigungen der Anliegergewerbebetriebe gesondert festzustellen.

Nach der kritischen Auseinandersetzung mit den einzelnen für die Abgrenzung des Eigentumsumfanges aufgezeigten Gesichtspunkten soll in dem sich anschließenden eigenen Lösungsvorschlag der Versuch gemacht werden, eine überzeugende Begründung und Abgrenzung der Eigentumszugehörigkeit des Anliegergemeingebrauchs aufzuzeigen, die auch die erforderliche Abgrenzung gegenüber anderen nicht schutzwürdigen Faktoren ermöglicht. Dabei wird dem Gesichtspunkt des Vertrauenschutzes entscheidende Bedeutung zukommen.

§ 2
Eigener Lösungsvorschlag zur Eigentumsabgrenzung

I. Die Ableitung der Zugehörigkeit von Zugang und Zufahrt zum Grundeigentum aus einem von der öffentlichen Hand gesetzten Vertrauenstatbestand

Die öffentliche Hand hat mit dem Zur-Verfügungstellen der öffentlichen Straßen einen Vertrauenstatbestand geschaffen. Die Bereitstellung einer öffentlichen Straße hat nicht nur den Zweck, dem allgemeinen Verkehr zu dienen, sondern auch, den Anliegergrundstücken einen Anschluß an das öffentliche Verkehrsnetz [1] und damit die notwendige Grundlage einer verstärkten Nutzung

1) Kodal, Straßenrecht 1964, S. 33; Kind, Diss., S. 72; Zitzelsberger, Diss., S. 66; Wessel de Weldige-Cremer, Diss., S. 36; Steinbauer, Diss., S. 36 ff; LG Frankfurt, NJW 1969, 1964 (1965); ebenso: diesen Zweck jedoch auf Ortsstraßen beschränkend: RGZ 44, 284; weitere Entscheidungen vgl. S. 21 Fußnote 1 dieser Arbeit; Germershausen-Seydel, Bd. 1, § 7; v. Dassel, Fischers Ztschr. Bd. 76, S. 36 u. 37.

zu geben. Die Bereitstellung bezweckt [1] und bedeutet tatsächlich für die Eigentümer der anliegenden Grundstücke einen Anreiz, auf der Grundlage des Verkehrsanschlusses die Grundstücke verstärkt zu nutzen, sie z.B. zu bebauen, was mit erheblichen Investitionen verbunden ist. Der Anreiz oder die Aufforderung zu einer verstärkten Nutzung richtet sich aber nicht allein auf eine Bebauung, sondern bezieht sich auf jede andere an der betreffenden Straße zulässige Nutzung. Mit der Bereitstellung der Straße will die öffentliche Hand die Anlieger zur Mitwirkung an der von der Gemeinde allein nicht durchführbaren Raumgestaltung veranlassen. Eine auf den Verkehrsanschluß aufbauende Grundstücksnutzung ist wirtschaftlich aber nur dann sinnvoll, wenn die Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit auf Dauer besteht und nicht jederzeit wieder ohne Entschädigung entzogen werden kann. Die Anlieger werden deshalb eine auf den Verkehrsanschluß aufbauende Grundstücksnutzung nur in Angriff nehmen, wenn sie sicher sind, auf den dauerhaften Fortbestand vertrauen zu können. Diese Zusammenhänge sind auch der Straßenbehörde bekannt. Indem sie in Kenntnis dieser Zusammenhänge die Anlieger durch die Bereitstellung der Straße bewußt dazu veranlaßt, die Grundstücke auf der Grundlage des Verkehrsanschlusses im Rahmen der zulässigen Nutzbarkeit voll zu nutzen, weckt sie bewußt das Vertrauen [2] der Anlieger auf den dauerhaften Bestand der Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit, sofern keine den Anliegern erkennbare Anzeichen für eine in absehbarer Zeit bevorstehende nachteilige Veränderung bestehen. Hat der Eigentümer die zu seinem Grundstück bestehende Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit im Vertrauen auf ihren im wesentlichen unveränderten Fortbestand zur Grundlage seiner Grundstücksnutzung gemacht, so ist sie grundsätzlich Bestandteil des Grundeigentums geworden. Dabei ist es nicht erforderlich, daß das Grundstück erst nach Errichtung der Straße im Hinblick auf die neu geschaffene Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit genutzt, insbesondere bebaut wird. [3] Bezieht der Eigentümer lediglich nachträglich die neu geschaffene Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit in die bisher ausgeübte Grundstücksnutzung ein, so sind auch in diesem Fall Zugang und Zufahrt Bestandteil des Grundeigentums. Voraussetzung der Eigentumszugehörigkeit ist aber grundsätzlich, daß Zugang und Zufahrt

---

1) LG Frankfurt, NJW 1969, 1966; ähnlich das RG, wenn es davon spricht, daß die Gemeinde mit der Errichtung der Ortsstraße die Eigentümer der anliegenden Grundstücke "auffordere", Gebäude an dieser zu errichten. Dagegen: H. Schelcher, a.a.O., S.55, 56.

2) Das Vertrauen wird nicht allein dadurch gerechtfertigt, daß es die öffentliche Verwaltung ist, die die Straße errichtet, denn auch Einrichtungen der öffentlichen Hand garantieren keinen dauerhaften Bestand. So aber H. Schelcher, Fischers Ztschr. Bd.34, S.56.

3) BGH, NJW 1959, 1916 (1918).

in die Grundstücksnutzung mit einbezogen worden sind. Denn nur insoweit ist der Anlieger im Vertrauen auf den dauerhaften Fortbestand tätig geworden. Sein Vertrauen ist deshalb auch nur insoweit schutzwürdig. Einer Einbeziehung in die Grundstücksnutzung gleichzustellen sind lediglich die Fälle, in denen ein Grundstück zu dem Zweck einer bestimmten Nutzung, z.B. als Bauland erworben worden ist, diese Nutzung im Zeitpunkt der Beeinträchtigung des Zugangs und der Zufahrt aber noch nicht ausgeübt wird. Für die Frage der Zugehörigkeit zum Grundeigentum ist es bedeutungslos, ob Zugang und Zufahrt zu Grundstücken innerhalb oder außerhalb geschlossener Ortschaften bestehen.[1] Entscheidend ist allein, ob die angrenzenden Straßen im Hinblick auf diese Grundstücke eine Erschließungsfunktion haben [2] und Zugang und Zufahrt im Zeitpunkt ihrer Anlage oder im Zeitpunkt ihrer späteren wesentlichen Veränderung als Gemeingebrauch gelten. Denn immer dann besteht ein von der öffentlichen Hand gesetzter Vertrauenstatbestand auf den Fortbestand von Zugang und Zufahrt.[3] Diese Ansicht entspricht im Ergebnis den Regelungen in den meisten Straßengesetzen, die auch bei Beeinträchtigungen von Zugang und Zufahrt zu Grundstücken außerhalb geschlossener Ortslagen einen Entschädigungsanspruch gewähren, sofern Zugang und Zufahrt Gemeingebrauch sind.[4] Auch Bundes-, Land- und Gemeindestraßen haben hinsichtlich der außerhalb geschlossener Ortschaften gelegenen Grundstücke in der Regel eine Erschließungsfunktion,[5] wenn auch als untergeordneten Zweck. Zugang und Zufahrt gelten deshalb als Gemeingebrauch und damit als Bestandteil des Grundeigentums, sofern sich nicht aus der Widmung, wie z.B. bei Bundesautobahnen und in der Regel bei

---

1) BGH, NJW 1959, 1776 u. 1918; Marschall, S.257, 309; Korff, DWW 1958, 179 mit ausführlicher Begründung; Groebe, Bay-Bgm. 1960, 198; in der älteren Literatur: H. Schelcher, Fischers Ztschr. Bd.34, S.62; anders: Pr.OT (Preußisches Obertribunal), nähere Hinweise bei Frohberg, BLGBWR 1958, S.146; RGZ 36, 272; RGZ 56, 101; RGZ 145, 107; in der älteren Literatur die Anhänger eines Garantievertrages; Germershausen-Seydel, S.122 ff; Meisner/Stern/Hodes, S.228, Anm.11; weiterhin: v. Dassel, Fischers Ztschr. Bd.76, S.36 u. 37; in der neueren Literatur: Frohberg, BLGBWR 1958, 146, 147; Wiethaup, MDR 1959, 976; derselbe: BLGBWR 1956, 291; Casselmann, DWW 1952, 288.

2) Forsthoff, VR I, 9.Aufl., S.376.

3) Vgl. S.22 und 23 f dieser Arbeit; Korff, DWW 1958, 179.

4) § 16 Nds.StrG.; § 17 StrWG.BW.; § 39 LStrG.RhPf.; § 16 LStrG.NW.

5) Korff, DWW 1958, 179; anders: v. Dassel, a.a.O., S.36 u. 77; Germershausen-Seydel, S.126.

Kfz. - Schnellstraßen oder aus einer Rechtsnorm [1] etwas anderes ergibt. Nur in Bayern und im Saarland wird die Zufahrt außerhalb geschlossener Ortslagen immer als Sondernutzung angesehen.[2] Während im Saarland gleichwohl eine Entschädigungsregelung getroffen ist,[3] ist in Bayern eine Entschädigungspflicht immer ausgeschlossen.[4] Gegen diese Regelung in Art. 19 u. 17 Bay. StrWG., wonach auch alle schon vor Rechtskraft des Gesetzes eingerichteten und seither ohne wesentliche Veränderung fortbestehenden Zugänge und Zufahrten als Sondernutzungen eingestuft werden, bei deren Entzug oder sonstigen nachteiligen Veränderungen keine Entschädigungspflicht bestehen soll, bestehen verfassungsrechtliche Bedenken. Folgt man der hier vertretenen Ansicht, so waren in Bayern vor Rechtskraft des BayStrWG. auch Zugang und Zufahrt in der Regel Gemeingebrauch [5] und Bestandteil des Grundeigentums. Ein enteignender Eingriff in diese Psoition - hierum wird es sich jedenfalls bei einem dauernden Entzug immer handeln - kann gemäß Art. 14 Abs. 3 GG nur gegen Entschädigung erfolgen. Die Entschädigungspflicht kann nun nicht dadurch umgangen werden, daß Zugang und Zufahrt zuvor zu einer Sondernutzung erklärt werden, deren Entzug grundsätzlich nicht entschädigungspflichtig ist. Eine anders lautende gesetzliche Regelung verstößt gegen Art. 14 Abs. 3 GG.[6]

Das unter dem Gesichtspunkt des Vertrauensschutzes gewonnene Ergebnis der Zugehörigkeit von Zugang und Zufahrt zum Grundeigentum wird durch folgende Überlegung bestätigt:

Im Gegensatz zu den vielen anderen die Nutzbarkeit und den Grundstückswert beeinflussenden Umweltfaktoren hängt von dem Bestand der Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit nicht nur die Ausübbarkeit einzelner Nutzungsarten, sondern die Nutzbarkeit des Grundstücks schlechthin ab. Die Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit ist demnach eine ganz elementare Voraussetzung einer jeden und nicht nur einzelner bestimmter Grundstücksnutzungen. Kann aber das Grundeigentum als eine der wichtigsten Eigentumsgattungen seine ihm eigene Bestimmung, nutzbar zu sein, ohne ausreichende Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit nicht erfüllen, so muß der verfassungsrechtliche Schutz des Eigentums, soll

---

1) Inwieweit Zugang und Zufahrt außerhalb geschlossener Ortslagen nach den Bestimmungen der Straßengesetze als Gemeingebrauch gelten, vgl. S. 8, 9 u. 10 dieser Arbeit.

2) Art. 19 Bay. StrWG.; § 20 Abs. 1, Satz 2 Saarl. StrG.

3) § 20 Abs. 5 Saarl. StrG.

4) Art. 17 Bay. StrWG.

5) Kodal, Straßenrecht, S. 895.

6) Die Frage der Verfassungswidrigkeit offenlassend: OLG Nürnberg, NJW 1968, 655.

er nicht unvollkommen sein, die Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit mit umfassen.[1]

Im folgenden gilt es aufzuzeigen, welche Einschränkungen bei der grundsätzlichen Erstreckung des Eigentumsschutzes auf Zugang und Zufahrt geboten sind.

1. Keine Erstreckung des Eigentumsschutzes auf einen besonders günstigen Verkehrsanschluß

Der Eigentumsschutz von Zugang und Zufahrt kann nur so weit reichen, wie sich der von der öffentlichen Hand gesetzte Vertrauenstatbestand erstreckt. Das mit der Bereitstellung der Straße begründete Vertrauen auf den dauerhaften Bestand der Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit erstreckt sich aber nur darauf, daß das Grundstück zu Fuß und mit dem Wagen über das öffentliche Straßen- und Wegenetz erreichbar ist. Es erstreckt sich nicht auf die Erhaltung einer einmal bestehenden günstigen Erreichbarkeit des Grundstücks.[2] Das bedeutet, daß nicht jede die Erreichbarkeit eines Grundstücks nachteilig beeinflussende behördliche Maßnahme bereits einen Eingriff in das Grundeigentum darstellt. Ein Eingriff in das Grundeigentum liegt vielmehr nur dann vor, wenn die Zugangs- bzw. Zufahrtsmöglichkeit an sich "angetastet" wird. Das ist einmal dann der Fall, wenn die Benutzung der angrenzenden Straße selbst oder der Anschluß an das übrige Straßennetz für alle oder einzelne Verkehrsgattungen tatsächlich oder rechtlich unmöglich gemacht oder wesentlich erschwert wird. Das ist weiterhin dann gegeben, wenn allein die Zugangs- bzw. Zufahrtsmöglichkeit von der angrenzenden Straße auf das Grundstück durch Bauarbeiten oder verkehrsregelnde Maßnahmen entzogen oder beeinträchtigt wird, wie z.B. durch Auf- und Abfahrverbot bei Kfz. - Schnellstraßen, durch die Anbringung eines Fußgängergitters oder eines nicht überfahrbaren Grünstreifens unmittelbar vor der Grundstückseinfahrt, durch Niveauveränderungen wie auch durch eine seitliche Versetzung der Straßentrasse. Demgegenüber sind alle Maßnahmen, die nur das "Wie" der Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit betreffen, nicht als Eigentumsbeeinträchtigungen anzusehen. Das Grundeigentum ist deshalb grundsätzlich in den Fällen nicht betroffen, in denen Widmungsänderungen sowie Ver-

1) BVerwG, DVBL 1969, 310 u. 697: "Der Eigentumsschutz des Grundeigentums reicht grundsätzlich so weit, wie die angemessene Nutzung des Grundeigentums dies erfordert" (S. 697); Steinbauer, Diss., S. 39. In der Rechtsprechung des BGH wird dieser Gesichtspunkt demgegenüber nicht genügend herausgestellt.

2) BGH, NJW 1971, 606 bezüglich eines Gewerbebetriebes.

änderungen in baulicher oder verkehrsregelnder Hinsicht irgendwo innerhalb des Straßennetzes die bisherige Lage zu einem für die Grundstücksnutzung wichtigen Ort nachteilig beeinflussen, indem z.B. ein Umweg erforderlich wird.[1] Hier muß allerdings ein Anschluß der angrenzenden Straße an das öffentliche Verkehrsnetz erhalten bleiben. Ein Eingriff in das Eigentum liegt in diesen Fällen selbst dann nicht vor, wenn die Verbindung zwischen mehreren durch eine gemeinsame Nutzung verbundenen Grundstücken, z.B. die Verbindung zwischen einer Sandgrube und dem Verarbeitungswerk, nachteilig betroffen ist.[2] Das gleiche gilt für bestimmte bauliche oder verkehrsregelnde Maßnahmen auf der an das Grundstück angrenzenden Straße, wie die Anordnung von Einbahnverkehr, die Anlegung eines nicht übergehbaren und überfahrbaren Grün- und Mittelstreifens in der Fahrbahnmitte,[3] die Anbringung von Fußgängergittern[4] am Straßenrand, wodurch beim Zugang bzw. bei der Zufahrt ein Umweg erforderlich wird, die Zugangs- bzw. Zufahrtsmöglichkeit jedoch uneingeschränkt erhalten bleibt. Entsprechend sind verkehrsregelnde Maßnahmen, wie die Erhöhung oder Herabsetzung der Geschwindigkeitsgrenze sowie die Anordnung eines Parkverbots vor dem Grundstück zu beurteilen. Auch die Umwandlung der an das Grundstück angrenzenden Straße von einer Durchgangsstraße in eine Sackgasse stellt keinen Eigentumseingriff dar.[5] Ein Eigentumseingriff wird aber dann vorliegen, wenn die Umwandlung der angrenzenden Straße in eine Sackgasse wie auch verkehrsabschneidende Veränderungen im angeschlossenen Straßennetz dazu führen, daß

---

1) Im Ergebnis ebenfalls eine Entschädigungspflicht ablehnend: Ganschezian-Finck, NJW 1969, S.161 (162) im Hinblick auf Beeinträchtigungen eines Gewerbebetriebes; Korff, DWW 1958, S.180; BGH, NJW 1971, S.606 bezüglich des Anliegergewerbebetriebes: "Der unveränderte Fortbestand einer bestimmten Verbindung der Anliegerstraße mit dem öffentlichen Wegenetz bildet regelmäßig keine in den Schutz des Anliegergewerbebetriebes einzubeziehende Rechtsposition."

2) Anders: Schaefer, NJW 1964, 1661, der jede nachteilige Veränderung der Verbindung zwischen Hof und Äckern als einen Eingriff in den landwirtschaftlichen Betrieb ansieht. In dem "Sandgrubenfall" (BGH, DVBL 1968, 212) hatte der BGH einen Eingriff in den Betrieb nur bejaht, weil mit dem Entzug der bisherigen Verbindung zum Hauptwerk gleichzeitig der einzige Anschluß des Grundstücks an das öffentliche Wegenetz entfallen war.

3) OVG Münster, VRS Bd.42, 159.

4) Korff, DWW 1958, 180.

5) v. Dassel, Fischers Ztschr. Bd.76, S.38; Casselmann, DWW 1952, 289, 290; Korff, DWW 1958, S.180; Wiethaup, BLGBWR 1956, 291; RGZ 3, 171; RGZ 6, 159; RGZ 25, 242; BGH, NJW 1971, 605 f.

ein Grundstück von dem Gebiet, dem es räumlich gesehen zuzurechnen ist, abgeschnitten wird, indem eine diesem engen räumlichen Zusammenhang entsprechende Verbindung entzogen wird. Denn das Vertrauen erstreckt sich auch darauf, daß das Grundstück mit dem Gebiet verbunden bleibt, dem es räumlich gesehen zuzurechnen ist. Das betrifft die Fälle, in denen ein bebautes Grundstück am Ortsende vom restlichen Ortsgebiet und vom Ortskern abgeschnitten wird, indem ein zu der tatsächlichen Entfernung unverhältnismäßiger Umweg erforderlich wird. Entsprechend verhält es sich, wenn ein Bauernhof von seinen in unmittelbarer Nähe liegenden Feldern oder mehrere in engem räumlichen Zusammenhang liegende Betriebsgrundstücke durch einen unverhältnsimäßigen Umweg von einander getrennt werden. Unabhängig von der Art der Veränderung im Straßenraum wird man schließlich dann nicht von einer Eigentumsbeeinträchtigung sprechen können, wenn der Verkehr, der das Anliegergrundstück tatsächlich aufsucht, nicht behindert wird, sondern allein die bisher bestehende Möglichkeit zum Durchgangsverkehr nachteilig betroffen ist.[1] Das ist z.B. bei einer Umwandlung der angrenzenden Straße in eine Anliegerstraße sowie bei den Bauarbeiten der Fall, die einen für den jeweiligen Zugangs- und Zufahrtsverkehr ausreichenden Raum frei lassen, den Durchgangsverkehr aber abschrekken. Bei Geschäftsgrundstücken die auf Zugang und Zufahrt der Kunden angewiesen sind, setzt eine ungehinderte Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit allerdings nicht nur voraus, daß Zugang und Zufahrt rein technisch gesehen möglich sind, sondern es dürfen auch keine außergewöhnlichen Belästigungen durch Lärm und Staub und auch nicht der Anschein einer Gefährdung bestehen.

2. Die Bedeutung der Vorhersehbarkeit einer Veränderung der Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit

Nicht gerechtfertigt ist das Vertrauen der Anlieger auf den Fortbestand der Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit dann, wenn von vornherein konkrete für die Anlieger erkennbare Anzeichen für eine in absehbarer Zeit erfolgende nachteilige Veränderung bestanden.[2] In diesen Fällen muß deshalb eine Zuordnung zum Grundeigentum ausscheiden. Dabei ist die allgemeine Erfahrung, daß alle Straßen einmal Unterhaltungs- bzw. Anpassungsarbeiten ausgesetzt sein werden, nicht ausreichend. Andererseits ist keine besondere Kundgabe durch die zuständige Behörde erforderlich.[3] Es genügt vielmehr, wenn der Straßenzustand ob-

1) Diese Grenze wird in Literatur und Rechtsprechung nicht immer scharf gezogen.
2) Korff, DWW 1958, 179.
3) So aber: H. Schelcher, Fischers Ztschr. Bd. 34, S. 65.

jektiv auf eine in absehbarer Zeit bevorstehende Änderung hinweist. Die bevorstehende Änderung kann sich gegen den Bestand der Straße richten, also eine Einziehung oder Teileinziehung beinhalten. Sie kann aber auch bei einer Erhaltung der Straße mit der bisherigen Widmung nur auf eine vorübergehende Benutzungserschwernis, auf einen vorübergehenden Ausschluß aller oder einzelner Verkehrsgattungen oder auf eine zu einer Niveauveränderung führenden Erneuerung des Straßenkörpers hinzielen. Der Umfang des gerechtfertigten Vertrauens und damit der Zugehörigkeit von Zugang und Zufahrt zum Grundeigentum wird demnach davon abhängen, wieweit die bevorstehenden Änderungen in die bestehende Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit eingreifen werden. Nur soweit, wie sie nicht durch bevorstehende erkennbare Veränderungen angetastet werden, können Zugang und Zufahrt Bestandteil des Grundeigentums sein. Bestand z.B. ein noch nicht zu einer befestigten Straße ausgebauter öffentlicher Weg,[1] so muß der Anlieger in der Regel damit rechnen, daß mit dem vollständigen Ausbau eine Niveauveränderung und damit eine Unterbrechung bzw. Erschwerung des Zugangs bzw. der Zufahrt zu seinem Grundstück verbunden sein wird. Auf die Erhaltung des Weges, seiner Benutzbarkeit durch den Anliegerverkehr und die Erhaltung der Anschlußmöglichkeit des Grundstücks an diesen Weg wird der Anlieger jedoch, sofern nicht noch besondere Anzeichen für eine Einziehung oder Teileinziehung bestehen, vertrauen dürfen. Das bedeutet, daß in derartigen Fällen nur die Benutzbarkeit des Weges durch den Anliegerverkehr und die Möglichkeit, dem Grundstück eine Zugangs- und Zufahrtsverbindung zum öffentlichen Weg zu schaffen, Bestandteil des Grundeigentums sind, nicht dagegen eine einmal auf einer bestimmten Niveauhöhe bestehende Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit von der Straße auf das Grundstück.[2]

Im Fall einer Eigentumsübertragung ist es allerdings ohne Bedeutung, ob im Zeitpunkt der Übertragung das Vertrauen auf den Fortbestand der Zugänglichkeit noch in dem ehemals bestehenden Umfang gerechtfertigt ist. Zugang und Zufahrt gehen vielmehr in der vor der Übertragung bestehenden Zugehörigkeit zum Grundeigentum zusammen mit dem Grundstück auf den Rechtsnachfolger über.[3] Eine andere Auffassung würde eine Veräußerung der mit einer bevorstehenden Beschränkung belasteten Grundstücke bis zur Beendigung der Beeinträchtigungen entweder verhindern oder jedenfalls zu einer Schlechterstellung des Veräußerers führen. Beim Verkauf eines so belasteten Grundstücks könnte nur ein geringerer Preis erzielt werden, während im Fall der Nichtveräußerung die Beein-

---

1) LG Frankfurt, NJW 1969, 1964; Hans.OLG MDR, 1965, 660; RG, Gruchots Beiträge Bd.45, Nr.3, S.76 - 79.

2) Im Ergebnis ebenso: LG Frankfurt, NJW 1969, 1964.

3) H.Schelcher, Fischers Ztschr. Bd.34, S.65.

trächtigung der Zugänglichkeit einen Eingriff in das Grundeigentum bedeutet und unter Umständen eine Entschädigungspflicht nach sich gezogen hätte.

3. Die Bedeutung eines allgemeinen Änderungsvorbehaltes des Wegeherrn

Die Einbeziehung der Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit in den Eigentumsschutz des Grundeigentums kann die öffentliche Hand nicht dadurch ausschließen, daß sie die Freigabe einer Straße für den öffentlichen Verkehr generell mit einem Änderungsvorbehalt verbindet, ohne daß zu diesem Zeitpunkt bereits konkrete Pläne oder eine Notwendigkeit für eine Änderung in absehbarer Zeit bestehen. Ein derartiger Vorbehalt, der allgemein formuliert und generell für alle Straßen mit einer Erschließungsfunktion erteilt werden würde, ist zu unbestimmt, als daß er die für die Anlieger eventuell eintretenden Folgen übersehbar werden ließe. Er kann deshalb keine rechtlich relevante Bedeutung haben.[1] Wegen seiner allgemeinen Erteilung wäre er ohnehin nicht geeignet, ein entsprechendes Vertrauen der Anlieger auszuschließen. Im übrigen müßte einem derartigen Vorbehalt schon wegen seiner einseitigen Interessenberücksichtigung und der Monopolstellung der ihn aussprechenden Gemeinden eine rechtliche Relevanz versagt werden.

4. Begrenzung der Eigentumszugehörigkeit durch die Situation auf der angrenzenden Straße im Zeitpunkt der Einbeziehung von Zugang und Zufahrt in die Grundstücksnutzung

Zugang und Zufahrt können selbstverständlich nur in der Kapazität Bestandteil des Eigentums sein, wie es der jeweils im Zeitpunkt ihrer Einbeziehung in die Grundstücksnutzung bestehende Ausbau der Straßenanlage unter Erhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des gesamten zu diesem Zeitpunkt bestehenden Verkehrs gestattet. Denn das Vertrauen der Anlieger ist nur insoweit gerechtfertigt. Wird die Straßenanlage später noch erweitert, so ist der erweiterte Straßenausbau zugrunde zu legen. Spätere Maßnahmen der öffentlichen Hand, die lediglich eine ausdrückliche Festlegung der ohnehin schon von vornherein bestehenden Grenzen der Aufnahmefähigkeit der Straße bedeuten, können deshalb keinen Eingriff in das Grundeigentum darstellen. Das betrifft z.B. die Fälle, in denen die Zufahrt durch schweren LKW-Verkehr untersagt wird, weil die Straßenanlage einer derartigen Beanspruchung schon zum Zeitpunkt der erstmaligen Einbeziehung von Zugang und Zufahrt in die Grundstücksnutzung nicht gewachsen war.

1) Krüger, DVBL 1955, 456.

Hiervon zu unterscheiden sind aber die Fälle, in denen später die zunächst bestehende Aufnahmefähigkeit der Straße eingeschränkt wird oder der allgemeine Verkehr erheblich ansteigt und dadurch eine Einschränkung der zunächst zulässigen Ausnutzung der Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit notwendig machen. Hierbei handelt es sich gerade um die typischen Fälle einer Eigentumsbeeinträchtigung.

5. Beschränkung der Zugehörigkeit zum Grundeigentum auf die Grundstücksnutzung, in die Zugang und Zufahrt einbezogen worden sind

Zugang und Zufahrt sind nur im Hinblick auf die Grundstücksnutzung, in die sie im Vertrauen auf ihren dauerhaften Fortbestand tatsächlich einbezogen worden sind, Bestandteil des Grundeigentums. Denn nur insoweit ist der Anlieger im Vertrauen auf den Fortbestand tätig geworden. Im Fall ihrer Beeinträchtigung kann ein Eingriff in das Grundeigentum demnach nur dann und nur insoweit vorliegen, wie die hierauf aufbauende bisher ausgeübte Grundstücksnutzung beeinträchtigt wird, nicht aber dann, wenn eine auf dem Grundstück mögliche aber bisher nicht ausgeübte Nutzungsart in Zukunft unmöglich gemacht oder wesentlich erschwert wird und es dadurch zu einem Wertverlust des Grundstücks kommt. Auch hier gilt jedoch eine Ausnahme, wenn das Grundstück zu dem Zweck einer bestimmten Nutzung erworben worden ist, diese Nutzung im Zeitpunkt der Beeinträchtigung des Zugangs und der Zufahrt aber noch nicht ausgeübt wird.

Erfolgt später nach der erstmaligen Einbeziehung von Zugang und Zufahrt in die Grundstücksnutzung eine wesentliche Änderung der Grundstücksnutzung, so erstreckt sich die Zugehörigkeit von Zugang und Zufahrt zum Grundeigentum nur dann auch auf die neue Nutzung, wenn die für die Eigentumszugehörigkeit erforderlichen Voraussetzungen auch im Hinblick auf diese Grundstücksnutzung bestehen. Wird z.B. ein bisher nur landwirtschaftlich genutztes Grundstück später als Fabrikgelände eines größeren Unternehmens verwandt, so müssen Zugang und Zufahrt in diese Grundstücksnutzung einbezogen worden sein und das Vertrauen auf den Fortbestand der Zugänglichkeit im Zeitpunkt der Einbeziehung gerechtfertigt gewesen sein. Dasselbe gilt in den Fällen, in denen später zwar die Nutzungsart nicht geändert wird, die bisherige Grundstücksnutzung aber erheblich intensiviert wird, indem z.B. auf dem Grundstück weitere Investitionen getroffen werden.

6. Begrenzung der Eigentumszugehörigkeit durch den Gesichtspunkt der Erforderlichkeit

Der Gesichtspunkt der Erforderlichkeit ist notwendig, da die bestehenden Zugänge und Zufahrten über das Straßen- und Wegenetz bis an das Grundstück wie

auch von der oder den angrenzenden Straßen auf das Grundstück nach Anzahl und Beschaffenheit bei den einzelnen Grundstücken sehr verschieden sind und nicht in ihrem jeweils bestehenden gesamten Umfang Bestandteil des Grundeigentums sein können. Zugang und Zufahrt gehören nur in der Anzahl und Beschaffenheit zum Grundeigentum, die erforderlich [1] ist, um die bisher auf dem Grundstück ausgeübte zulässige Nutzung einschließlich einer Ausnutzung der baulichen Anlagen ohne wesentliche Erschwerung in einer den derzeitigen Anforderungen angemessenen Weise aufrecht zu erhalten. Nur insoweit ist das Vertrauen der Anlieger schutzwürdig. Auf die Erforderlichkeit ist selbst dann abzustellen, wenn der Anlieger Erschließungsbeiträge geleistet hat. Hier wird lediglich ein Anspruch auf Rückzahlung der Beträge in Betracht kommen, die von dem Anlieger noch nicht voll ausgenutzt worden sind. Das bedeutet, daß z.B. in den Fällen, in denen es nach dem Entzug einzelner von mehreren Zufahrten bei der Benutzung der verbleibenden Zufahrt oder Zufahrten im Vergleich zu dem bisherigen Zustand zu einer Erschwerung der Erreichbarkeit, insbesondere zu einem Umweg kommt,[2] ein Eingriff in das Grundeigentum nicht allein schon aufgrund dieser Nachteile vorliegt. Von einem Eigentumseingriff kann vielmehr erst dann gesprochen werden, wenn die bisher ausgeübte Nutzung über die verbleibende Zufahrt nicht mehr möglich oder ganz wesentlich erschwert ist.[3] Denn nur dann war die beeinträchtigte Zufahrt für die bisherige Grundstücksnutzung erforderlich und damit Bestandteil des Grundeigentums. Entsprechendes gilt, wenn die einzige Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit eingeschränkt wird. Dieselbe Beurteilung ist geboten, wenn die Zufahrtsmöglichkeit auf bestimmte Zeiträume beschränkt wird. Das betrifft sowohl die Zufahrt über die angrenzende Straße bis an das Grundstück, wie auch die Haltemöglichkeit in unmittelbarer Grundstücksnähe, die zwangsläufig Bestandteil der Zu-

---

1) Auf die Erforderlichkeit stellen auch die meisten Landesstraßengesetze ab. Ebenso: BVerwG, DVBL 1969, 697; Steinbauer, Diss., S. 39 u. 68; ebenso schon: das RG, vgl. RGZ 145, 113; v. Dassel, Fischers Ztschr. Bd. 76, S. 38; anders: Kreft, in LM Nr. 14 (Cb) zu Art. 14 GG und in Schriftenreihe der Juristischen Studiengesellschaft Karlsruhe Heft 84/85, S. 20. Mit der vom BGH gegebenen Begründung ließe sich die Zuordnung zum Grundeigentum und damit die Entschädigungspflicht nicht auf die Fälle beschränken, in denen die Zufahrt für die bisherige Grundstücksnutzung erforderlich ist; denn Nutzbarkeit und Geldwert eines Grundstücks können auch, ohne daß die bisherige Nutzungsart nachteilig betroffen ist, dann gemindert sein, wenn eine bisher ausübbare aber nicht ausgeübte Nutzungsart entfällt.

2) BGH, NJW 1967, 1749.

3) Auch der BGH (NJW 1967, 1749) kommt im Ergebnis nur bei Vorliegen dieser Voraussetzungen zu einer Entschädigungspflicht.

fahrtsmöglichkeit ist, sofern keine Zufahrtsmöglichkeit von der Straße auf das Grundstück besteht. Bei Hotels, Pensionen, Tankstellen, Parkhäusern, Parkgaragen und dergleichen wird wegen der Besonderheit der Grundstücksnutzung die Zufahrtsmöglichkeit und, sofern keine ausreichende Zufahrt auf das Grundstück besteht und ihre Errichtung dem Anlieger nicht unter zumutbaren Aufwendungen möglich ist, auch die Haltemöglichkeit vor dem Grundstück rund um die Uhr Bestandteil des Grundeigentums sein. Bei Geschäfts- und Wohnhäusern muß allein die Versorgung, also die Lieferung von Verkaufsartikeln, von Baustoffen, Brennstoffen, Möbeln usw. sichergestellt sein. Dazu wird in der Regel eine auf bestimmte Zeiträume während der normalen Arbeitsstunden beschränkte Zufahrts- und Haltemöglichkeit ausreichen.[1] Die Möglichkeit, Bewohner, Beschäftigte oder Besucher vor dem Grundstück aus- bzw. einsteigen zu lassen, ist für die jeweilige Nutzbarkeit nicht erforderlich.

Ist ein Grundstück auf den Fortbestand einer bestehenden Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit nicht angewiesen, so ist diese selbst dann nicht Bestandteil des Grundeigentums, wenn die Einfahrtsanlage auf dem Grundstück im Vertrauen auf den Fortbestand der Anschlußmöglichkeit an das öffentliche Verkehrsnetz besonders ausgebaut worden ist, z.B. durch Verlegen von Platten oder Ausgießen einer Betondecke usw. Da die Anschlußmöglichkeit an das öffentliche Verkehrsnetz vorwiegend durch den Einsatz öffentlicher Mittel geschaffen worden ist, ist es geboten, das Vertrauen nur insoweit zu schützen, wie die Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit für die bestehende Grundstücksnutzung erforderlich war. Der Ausbau einer Einfahrt ohne zwingenden Grund, der in der Regel nur mit einem Einsatz verhältnismäßig geringer Mittel verbunden ist, kann nicht dazu führen, daß die Möglichkeit, über diese Einfahrt in das öffentliche Verkehrsnetz zu gelangen, mit Bestandteil des Grundeigentums wird und bei Beeinträchtigungen unter Umständen eine Entschädigungspflicht nach sich zieht. Etwas anderes wird nur dann gelten müssen, wenn über den Ausbau der Einfahrt hinaus ganz erhebliche Ausbauarbeiten auf dem Grundstück erfolgt sind, die nur bei Bestehenbleiben dieser Einfahrtsmöglichkeit genutzt werden können. Hier wird man davon ausgehen müssen, daß das Grundstück im Hinblick auf seine bauliche Anlage auf die Zufahrt angewiesen und die Zufahrt damit Bestandteil des Grundeigentums ist.

In den Fällen, in denen die Grundstücksnutzung, deren Bestandteil Zugang und Zufahrt geworden sind, im Laufe der Zeit gesteigerte Ansprüche an Zugang und Zufahrt stellt, ist dieses erforderliche "Mehr" einer Inanspruchnahme von Zugang und Zufahrt nur dann Bestandteil des Grundeigentums, wenn im Zeitpunkt

---

1) Eine Zufahrtsmöglichkeit auf das Grundstück macht auch hier eine Haltemöglichkeit auf der Straße entbehrlich.

der Erweiterung ein Vertrauen auf den Fortbestand gerechtfertigt ist und der Straßenausbau und die Verkehrssituation die Erweiterung erlauben. Das betrifft die Fälle, in denen eine räumliche Erweiterung der Zufahrtsanlagen von der Straße auf das Grundstück erforderlich wird, weiterhin die Fälle, in denen der Zufahrtsverkehr quantitativ ansteigt oder eine Einbeziehung weiterer die Straße intensiver beanspruchender Verkehrsgattungen in den Zufahrtsverkehr notwendig wird, wie z. B. die Einbeziehung schweren LKW-Verkehrs.

II. Die Ableitung der Zugehörigkeit von Zugang und Zufahrt zum Recht am Gewerbebetrieb aus denselben Gesichtspunkten wie beim Grundeigentum

Die Zugehörigkeit der Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit zum Eigentum kann im Gegensatz zu der insbesondere von der Rechtsprechung vertretenen Ansicht [1] beim Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb nicht von anderen Kriterien abhängig gemacht werden als beim Grundeigentum.[2] Das Verhältnis einer Zugangs- bzw. Zufahrtsmöglichkeit zu einem Gewerbebetrieb ist nicht anders als das Verhältnis zu einem Grundstück. In beiden Fällen stellt der Verkehrsanschluß einen Umweltfaktor dar, dessen Existenz - jedenfalls zum größten Teil - nicht auf eigenen Leistungen des betreffenden Anliegers beruht. Der Verkehrsanschluß hat für die Geschäftsabwicklung eines Gewerbebetriebes auch keine weniger elementare Bedeutung als für die Nutzbarkeit eines Grundstücks. Ein besonderer Grund für eine unterschiedliche Betrachtung ist nicht ersichtlich. Bei der Frage nach der Zuordnung zum Recht am Gewerbebetrieb sind demnach auch hier die beim Grundeigentum als entscheidend angesehenen Gesichtspunkte zugrunde zu legen. Mit dem Bereitstellen der Straße bezweckt die Gemeinde nicht nur die Errichtung von Gebäuden, sondern auch jede andere zulässige Nutzung und damit auch die Ansiedlung von Gewerbebetrieben. In Wohngebieten wird die Ansiedlung vorwiegend der Versorgung der Bevölkerung dienender Betriebe, in Geschäftsvierteln die Eröffnung von Geschäftslokalen, in Industriegebieten die Errichtung von Lager- und Fabrikanlagen erstrebt. Dabei ist auch hier offensichtlich, daß die Eröffnung eines Gewerbebetriebes bzw. dazugehörender Anlagen wirtschaftlich nur dann sinnvoll

---

1) Vgl. S. 35 dieser Arbeit.

2) Konow, Eigentumsschutz gegen Eingriffe der öffentlichen Hand, S. 55; Peter, JZ 1969, 556; kritisch auch E. Schneider, Enteignung und Aufopferung, S. 58 f, der aber trotz der aufgezeigten nicht folgerichtigen Begründbarkeit im Ergebnis der unterschiedlichen Behandlung zustimmt.

ist und von den Anliegern auch nur dann betrieben wird, wenn der Verkehrsanschluß auf Dauer besteht. Das Vertrauen der Inhaber dieser Gewerbebetriebe auf den Fortbestand des einmal bestehenden Verkehrsanschlusses ist deshalb aus denselben Gründen gerechtfertigt wie das Vertrauen der Grundstückseigentümer. Hat der Betriebsinhaber den Verkehrsanschluß im Vertrauen auf dessen im wesentlichen unveränderten Fortbestand zur Grundlage seines Gewerbebetriebes gemacht, so sind die bestehenden Zugangs- und Zufahrtsverhältnisse nach Anzahl und Beschaffenheit insoweit Bestandteil des Gewerbebetriebes geworden, wie sie zur Aufrechterhaltung einer nicht wesentlich erschwerten Geschäftsabwicklung erforderlich sind. Im einzelnen kann auf die für das Grundeigentum gemachten Ausführungen verwiesen werden.

III. Die Ableitung der Zugehörigkeit der werbenden und anziehenden Kommunikation zum Recht am Gewerbebetrieb aus einem von der öffentlichen Hand gesetzten Vertrauenstatbestand

Unter den Gewerbebetrieben nehmen diejenigen eine Sonderstellung ein, die ihre Waren und Dienste einem unbestimmten Kreis von Endverbrauchern anbieten. Diese Betriebe sind nicht nur auf einen Verkehrsanschluß, sondern auch darauf angewiesen, mit ihrem potentiellen Kundenkreis über die angrenzende Straße in Kontakt treten zu können. Auch hier ergibt sich die Eigentumszugehörigkeit der Kommunikationsmöglichkeit aus einem von der öffentlichen Hand geschaffenen Vertrauenstatbestand. Die öffentliche Hand hat den Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslagen mit der Widmung neben der Verkehrs- und Erschließungsfunktion auch die Funktion eines Marktortes [1] zugewiesen. Die Gemeinde bezweckt demnach mit der Bereitstellung der Straße zum Zweck des Marktverkehrs auch die Ansiedlung dieser Gewerbebetriebe auf den anliegenden Grundstücken, um die Versorgung der Bevölkerung zu ermöglichen. Hierin liegt der Situationsunterschied der Straßenanlieger gegenüber Nutzziehern eines nahegelegenen Bahnhofs, einer Universität, Garnison und dergleichen, wodurch eine unterschiedliche Behandlung gerechtfertigt wird. [2] Mit der Errichtung eines Bahnhofs, einer Universität und dergleichen wird nämlich nicht die Ansiedlung von Gewerbebetrieben bezweckt. Auch hier ist es nun aber offensichtlich, daß

---

1) Wessel de Weldige-Cremer, Diss., S. 36; Zitzelsberger, Diss., S. 65 f.

2) Die Frage nach einer Rechtfertigung der unterschiedlichen Behandlung aufwerfend: Wagner, in Festschrift für Jahrreiss, S. 460; Maunz, Bay. Verw. Bl. 1930, 233.

die Eröffnung derartiger Gewerbebetriebe wirtschaftlich nur dann sinnvoll ist und von den Anliegern auch nur dann betrieben wird, wenn neben dem Verkehrsanschluß auch die Straße als Marktort erhalten bleibt, also auch die Möglichkeit zur Kontaktanbahnung mit dem vorbeifließenden Verkehr als wesentliche Voraussetzung der Geschäftsabwicklung auf Dauer besteht. Indem die öffentliche Hand in Kenntnis dieses Zusammenhanges die Anlieger bewußt zur Ansiedlung dieser Gewerbebetriebe veranlaßt, weckt sie bewußt deren Vertrauen auf die dauerhafte Erhaltung der mit der Bereitstellung der Straße geschaffenen Kommunikationsmöglichkeit. Ist es im Vertrauen hierauf zu einer Ansiedlung eines entsprechenden Gewerbebetriebes gekommen, bzw. ist bei einem bereits bestehenden Betrieb die Kommunikationsmöglichkeit später zur Grundlage der Geschäftsabwicklung gemacht worden, so ist die Möglichkeit zur Kontaktanbahnung Bestandteil des Rechts am Gewerbebetrieb geworden.[1] Das bedeutet allerdings nicht, daß jeder Umstand, der sich günstig auf die Kommunikationsmöglichkeit auswirkt, dem Eigentumsschutz untersteht. Entscheidend ist, wie weit der Vertrauenstatbestand reicht.

1. Die Errichtung und Sichtbarkeit von Werbeanlagen

Die Möglichkeit, Werbeanlagen errichten und damit auf den vorbeifließenden Verkehr einwirken zu dürfen sowie die Sichtbarkeit der Werbeeinrichtungen von der Straße aus unterstehen als Grundvoraussetzungen einer Kontaktanbahnung dem Eigentumsschutz. Geschützt sind damit die Sichtbarkeit von Hinweisschildern, des Betriebes selbst wie auch der Schaufensterauslagen, was mit einschließt, daß unmittelbar vor den Schaufenstern eine von der Straße aus erreichbare freie Fläche verbleibt, von der aus die Betrachtung der Auslagen erfolgen kann. Geschützt ist aber allein die Sichtbarkeit von der unmittelbar angrenzenden Straße aus, nicht dagegen die Sichtbarkeit von weiter entfernt liegenden Straßen, wie z.B. der Blick von einer Hauptstraße in eine einmündende Seitenstraße.[2]

---

1) Daß ein gewecktes Vertrauen auf den dauerhaften Fortbestand eines bestimmten Umstandes eigentumsbegründenden Charakter haben kann, ist bereits anerkannt worden: BGH, DÖV 1964, 778 (Märchenfilmfall); BGHZ 45, 83 (Knäckebrotfall); Nicolaysen, in Festschrift für Friedr. Schack, S. 119 f; kritisch: Konow, Eigentumsschutz gegen Eingriffe der öffentlichen Hand, S. 57, Fußnote 80.

2) Weitergehend: BGH, NJW 1957, 630.

2. Die verkehrsmäßige Situation auf der angrenzenden Straße

Der Verkehrsfluß auf der angrenzenden Straße - in gewissem Umfang ebenfalls notwendige Voraussetzung für eine Kontaktanbahnung - untersteht demgegenüber nicht in seiner einmal bestehenden gesamten Art und Dichte dem Eigentumsschutz. Hier ist eine differenzierende Betrachtung geboten.

Die verkehrsmäßige Situation auf der angrenzenden Straße ist von einer Vielzahl von Faktoren abhängig. So wirken sich einmal Umstände, die außerhalb des Straßenbereichs liegen, wie z.B. die Existenz eines Bahnhofs, größere Parkplätze, Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel, größere Industriebetriebe oder stark besiedelte Gebiete in der Nähe verkehrssteigernd aus. Vor allem hängt die Verkehrssituation auf der angrenzenden Straße aber von der Widmung, dem Ausbau, der Linienführung und dem Zustand des Straßen- und Wegenetzes einschließlich der Anliegerstraße sowie von den dort bestehenden Verkehrsregelungen ab. Der Eigentumsschutz kann nun aber nur so weit reichen, wie der von der öffentlichen Hand gesetzte Vertrauenstatbestand. Das mit dem Bereitstellen der Straße geweckte Vertrauen auf den Fortbestand der Kommunikationsmöglichkeit erstreckt sich nicht auf die Erhaltung von verkehrsanziehenden Umständen, die unabhängig von dem staatlichen Akt des Zur-Verfügungstellens der angrenzenden Straße bestehen, wie z.B. die Existenz eines Bahnhofs, eines Industriebetriebes und dergleichen. Hinzu kommt, daß ein großer Teil dieser den Verkehrsfluß beeinflussenden Faktoren außerhalb der staatlichen Einflußsphäre liegt und bereits deshalb nicht von dem durch die öffentliche Hand gesetzten Vertrauenstatbestand erfaßt werden könnte.[1] Was die Widmung und den Ausbau des Straßennetzes sowie die dort bestehende Verkehrsregelung betrifft, muß zwischen der an das Grundstück angrenzenden Straße selbst und dem übrigen Straßen- und Wegenetz unterschieden werden. Der Vertrauenstatbestand umfaßt nicht den Fortbestand der einmal bestehenden Ausgestaltung des gesamten an die Anliegerstraße angeschlossenen öffentlichen Wegenetzes, die die verkehrsmäßige Situation auf der Anliegerstraße beeinflußt.[2]

Dabei ist es unerheblich, ob eine Straße direkt in die Anliegerstraße mündet oder der Anschluß über andere Straßen vermittelt wird. Das bedeutet, daß Veränderungen im angeschlossenen Straßennetz, wie der Bau von Umgehungs- oder Entlastungsstraßen, die Sperrung infolge Bauarbeiten und dergleichen grundsätz-

---

1) Im Ergebnis ebenfalls einen Eingriff in den durch Veränderungen außerhalb des Straßenbereichs betroffenen Betrieb verneinend: Ganschezian-Finck, NJW 1969, 161.

2) Konow, Eigentumsschutz gegen Eingriffe der öffentlichen Hand, S.175.

lich keinen Eingriff in den Gewerbebetrieb darstellen.[1] Der Anliegerstraße muß allerdings mindestens ein ihrer Aufnahmefähigkeit entsprechender Anschluß an das öffentliche Wegenetz erhalten bleiben, und zwar vom Anliegergrundstück aus gesehen nach beiden Richtungen, was bedeutet, daß die betreffenden Straßen nicht wieder auf die Anliegerstraße zurückführen dürfen, ohne vorher eine angemessene Abzweigung zu ermöglichen. Der Vertrauenstatbestand beschränkt sich auf die einmal bestehende Widmung, bauliche Ausgestaltung, Linienführung und Verkehrsregelung der an das Anliegergrundstück angrenzenden Straße selbst. Aber auch hier beinhaltet der von der öffentlichen Hand gesetzte Vertrauenstatbestand nur bedingt, daß in Zukunft keine das Verkehrsaufkommen einschränkende Veränderungen an der Straße erfolgen werden. Der Anlieger kann von vornherein, was Verkehrsart und Verkehrsdichte betrifft, nur einen derartigen Verkehr erwarten, wie ihn die angrenzende Straße aufgrund ihrer baulichen Ausgestaltung unter Wahrung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs aufnehmen kann. Der mit dem Bereitstellen der angrenzenden Straße gesetzte Vertrauenstatbestand beinhaltet deshalb nur, daß die öffentliche Hand die einmal bestehende Widmung und Aufnahmefähigkeit der Straße erhält und sie im Rahmen dieser Aufnahmefähigkeit dem Verkehr zur Verfügung stellt. Deshalb stellen alle Maßnahmen der öffentlichen Hand, die notwendig sind, den gestiegenen Verkehr auf der angrenzenden Straße auf die Art und das Ausmaß zu beschränken, wie es die einmal bestehende Aufnahmefähigkeit der Straße unter Erhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zuläßt, keinen Eingriff in das Eigentum dar. Hier erfolgt allein eine ausdrückliche Bestimmung der ohnehin schon von vornherein aufgrund der baulichen Anlage bestehenden Grenzen der Aufnahmefähigkeit der Straße. Das bedeutet, daß die Anordnung von Einbahnverkehr, von Halte- und Parkverboten, die Anbringung von Fußgängergittern oder unübergehbaren Mittelstreifen, sowie die Empfehlung einer Umleitung keinen Eingriff in den Gewerbebetrieb bedeuten,[2] sofern diese Maßnahmen notwendig sind, um den Verkehr in den

---

1) Im Ergebnis ebenso, allerdings mit anderer Begründung: BGH, NJW 1967, 1752; Kreft, LM Nr. 33 (Cf) zu Art. 14 GG; Korff, DWW 1958, 180; Pleyer, JZ 1963, 96; Konow, a. a. O.; E. Schneider, DRiZ 1968, 190 (191); Floerke, MDR 1966, 801; anders: Schack, DVBL 1967, 883; Maunz-Dürig, GG Komm. Art. 14, Rd. Nr. 59, für den Fall einer Existenzvernichtung oder einer besonders schweren Beeinträchtigung des Gewerbebetriebes. Kritisch auch Peter, JZ 1969, 556 unter Hinweis auf die unterschiedliche Behandlung eines Betriebszusammenbruchs im Zusammenhang mit dem Bau einer Umgehungsstraße gegenüber Straßenbauarbeiten.

2) Im Ergebnis ebenso: Ganschezian-Finck, NJW 1969, 162 u. 163; der BGH, der in allen verkehrsregelnden Maßnahmen, die sich im üblichen Rahmen

von der baulichen Anlage her gesetzten Grenzen zu halten. Ebenso sind eine Sperrung des Durchgangsverkehrs,[1] z.B. bei Umwandlung der angrenzenden Straße in eine Sackgasse oder Anliegerstraße sowie die Umwandlung in eine Fußgängerstraße [2] oder die Verlegung des Fahrverkehrs in eine andere Ebene [3] zu beurteilen. Entsprechendes gilt, wenn derartige Maßnahmen auf der an das Grundstück angrenzenden Straße erforderlich werden, um den Verkehr auf einer an die Anliegerstraße angeschlossenen ihren Verkehr fortführenden Straße in den Grenzen ihrer Aufnahmefähigkeit zu erhalten. Denn der Anlieger konnte nur mit dem Verkehr rechnen, den die angeschlossenen Straßen herleiten bzw. weiterführen können. Eine andere Beurteilung ist aber dann geboten, wenn derartige Maßnahmen nicht notwendig sind, um den Verkehr in den von der baulichen Anlage her gesetzten Grenzen zu halten. Das ist z.B. der Fall, wenn gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verstoßen wird oder wenn eine Durchgangsverkehrssperre zu Gunsten eines Privatbetriebes [4] erfolgt oder allein deshalb angeordnet wird, weil ein Schulzentrum an der Straße errichtet worden ist und die von dem Durchgangsverkehr für die Schulkinder ausgehenden Gefahren abgewendet werden sollen. Entsprechendes gilt, wenn eine Unterführung unter einer die Anliegerstraße durchschneidenden Autobahn aus wirtschaftlichen Gründen unterbleibt. Diese Maßnahmen bedeuten dann nicht lediglich eine ausdrückliche Grenzziehung der sich aus der baulichen Lage ohnehin ergebenden Aufnahmefähigkeit, sondern eine Herabsetzung der einmal bestehenden Aufnahmefähigkeit. Dasselbe gilt für alle den Verkehr ableitenden vorübergehenden Baumaßnahmen sowie für alle dauerhaften, die Aufnahmefähigkeit einengenden, baulichen Veränderungen auf der angrenzenden Straße, wie z.B. für den Fall einer Verengung der Straße. Hierauf zurückzuführende Beeinträchtigungen der

---

Fortsetzung der Fußnote 2) zu Seite 83:
halten, keinen Eingriff in den betroffenen Betrieb sieht: BGH, MDR 1953, 289; BGH, NJW 1962, 1816; BGH, BB 1963, 1197; BGH, DVBL 1968, 215; Korff, DWW 1958, 181; Fromm, Archiv f. Eisenbahnwesen, 1964, S.172.

1) Anders: Ganschezian-Finck, NJW 1969, 163. Neben den Fällen einer Verletzung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit würde der BGH hier einen Eingriff in den Gewerbebetrieb bejahen, wenn dessen wirtschaftlicher Bestand gefährdet wäre: BGH, Warn 1964, Nr.122; BGH, NJW 1965, 1908; ebenso Zitzelsberger, Diss., S.78 für den Fall eines Betriebszusammenbruchs.

2) Anders: Ganschezian-Finck, NJW 1969, 163. Hier muß allerdings eine Zufahrtsmöglichkeit in dem S.78 dieser Arbeit genannten Umfang bestehen.

3) Anders: Ganschezian-Finck, NJW 1969, 163.

4) Vgl. den vom OLG Nürnberg, MDR 1962, 218 f u. Bay.ObLG 1964, S.49 f entschiedenen Fall.

Kommunikationsmöglichkeit bedeuten einen Eingriff in das Recht am Gewerbebetrieb. Das bedeutet, daß z.B. die vorübergehenden Beeinträchtigungen, die von den Bauarbeiten zur Herstellung einer U-Bahn oder Hochstraße oder von anderen Straßenbauarbeiten ausgehen, einen Eingriff in das Recht am Gewerbebetrieb darstellen. Hier ist die Aufnahmefähigkeit der Straße vorübergehend eingeschränkt. Demgegenüber bedeuten die nach dem Abschluß dieser Arbeiten fortbestehenden Nachteile infolge eines Verkehrsrückganges auf der angrenzenden Straße keinen Eingriff in das Recht am Gewerbebetrieb, da hier die einmal bestehende Aufnahmefähigkeit der Straße erhalten geblieben ist.

Der insoweit bestehende Vertrauenstatbestand erstreckt sich nicht auf die Anliegerstraße in ihrer gesamten Längenausdehnung, sondern vom Anliegergrundstück aus gesehen nach beiden Fahrtrichtungen nur auf den Straßenbereich bis zur nächsten Straßenkreuzung oder Straßeneinmündung,[1] über die eine der Aufnahmefähigkeit der Anliegerstraße entsprechende Weiterleitung des Verkehrs in das öffentliche Straßennetz gewährleistet ist. Das bedeutet, daß jenseits einer derartigen Straßeneinmündung erfolgende Veränderungen keinen Eingriff in den Gewerbebetrieb bedeuten können. Das gilt selbst dann, wenn es trotz der Weiterführung des Verkehrs über die einmündende Straße zu einem erheblichen Verkehrsrückgang kommt, z.B. weil im Einzugsgebiet der Anliegerstraße jenseits der Straßeneinmündung liegende Gebiete jetzt nur noch unter Erschwernis erreichbar sind. Denn der Vertrauenstatbestand beinhaltet nicht, daß die einmal bestehende Aufnahmefähigkeit der Anliegerstraße unter Erhaltung ihrer einmal festgesetzten Linienführung erhalten wird.

Außerhalb geschlossener Ortslagen ist den Straßen grundsätzlich keine Marktfunktion zugewiesen. Hier fehlt es demnach an einem von der öffentlichen Hand gesetzten Vertrauenstatbestand, so daß auch die werbende und anziehende Kommunikation außerhalb geschlossener Ortslagen nicht Bestandteil des Rechts am Gewerbebetrieb sein kann.

Die für die Bedeutung der Vorhersehbarkeit einer Veränderung sowie über die Bedeutung eines Änderungsvorbehaltes der öffentlichen Hand bei Zugang und Zufahrt gemachten Ausführungen [2] gelten für die Frage des Eigentumsschutzes der Kommunikationsmöglichkeit entsprechend.

---

1) Im Ergebnis ebenso: Ganschezian-Finck, NJW 1969, 162, allerdings ohne die hier gemachte Einschränkung, daß eine der Aufnahmefähigkeit der Anliegerstraße entsprechende Weiterleitung des Verkehrs möglich sein muß.

2) Vgl. S. 73 f dieser Arbeit.

IV. Die Ableitung der Zugehörigkeit der werbenden und anziehenden Kommunikation zum Grundeigentum aus denselben Gesichtspunkten wie beim Recht am Gewerbebetrieb

Der von der öffentlichen Hand mit der Bereitstellung der Straße bewußt geschaffene Anreiz, bestimmte Gewerbebetriebe anzusiedeln, richtet sich nicht nur an diejenigen, die für eine derartige Geschäftseröffnung infrage kommen, sondern zunächst vor allem an die Grundstückseigentümer. Sie sollen veranlaßt werden, auf ihren Grundstücken die baulichen Voraussetzungen für die Ansiedlung entsprechender Gewerbebetriebe zu schaffen. Hierzu bedarf es einer besonderen baulichen Ausstattung der Grundstücke. Es müssen Ladenräume, größere Eingänge, Schaufenster, bei mehrstöckigen Betrieben größere Treppen, Fahrstühle, besondere Brandschutzeinrichtungen, wie Notausgänge, Nottreppen usw. vorhanden sein. Diese bauliche Ausgestaltung ist nicht ohne größere Umbauten für eine andere Nutzung verwendbar. Durch ihre ausschließliche Bestimmung, von Gewerbebetrieben benutzt zu werden, deren Existenz und Geschäftsgang von der werbenden und anziehenden Kommunikation mit dem vorbeifließenden Verkehr entscheidend beeinflußt werden, hängt eine wirtschaftlich rentable Verwendbarkeit der Gebäude ebenfalls von der Erhaltung der Kommunikationsmöglichkeit ab. Hat der Grundstückseigentümer im Vertrauen auf den dauerhaften Bestand der Kommunikationsmöglichkeit die Anregung durch die öffentliche Hand aufgegriffen und die Bebauung des Grundstücks hierauf ausgerichtet, so ist sein Vertrauen schutzwürdig. Die Kommunikationsmöglichkeit ist deshalb in demselben Umfang wie beim Recht am Gewerbebetrieb als Bestandteil des Grundeigentums anzusehen. Ein Eingriff in das Grundeigentum liegt demnach dann vor, wenn der im Zeitpunkt der Straßenveränderung bereits bestehende Ausbau des Grundstücks nicht mehr in der bisherigen Weise genutzt werden kann, wenn z.B. Geschäftsräume nicht mehr oder nur zu einem geringeren Mietzins vermietet werden können.[1] Kein Eingriff in das Grundeigentum besteht demgegenüber dann, wenn eine bisher bereits mögliche aber noch nicht ausgeübte Verwendung des Grundstücks in Zukunft wirtschaftlich unmöglich oder nur mit

---

1) Ablehnend: BGH, NJW 1967, 1753, 1754; Peter, JZ 1969, 554; Pleyer, JZ 1963, 95 für den Fall einer Behinderung der Sichtbarkeit der Werbeeinrichtung; Kleinhoff, DRiZ 1958, 167; Zitzelsberger, Diss., S. 79, der einen Eingriff in das Grundeigentum aber wohl nicht generell ausschließen will. Demgegenüber hält das Bay. ObLG 1964, 49 f einen Eingriff in das Grundeigentum für möglich, wenn die für einen gewerblichen Betrieb hergerichteten Räume nicht mehr in der bisherigen Weise vermietet werden können.

geringeren Gewinnaussichten möglich sein wird. Das betrifft z.B. die Fälle, in denen mit dem Fortfall der bisher günstigen Geschäftslage die Errichtung von Geschäftsräumen, die eine größere Rendite abwerfen als Wohnräume, nicht mehr infrage kommt. Hier war die Kommunikationsmöglichkeit im Zeitpunkt der Veränderung noch nicht im Vertrauen auf ihren dauerhaften Fortbestand zur Grundlage der Bebauung des Grundstücks gemacht worden, so daß ein Vertrauensschutz ausscheiden muß.

An den vorausgegangenen Lösungsvorschlag zur Begründung und Abgrenzung der Eigentumszugehörigkeit des Anliegergemeingebrauchs schließt sich im folgenden eine kritische Auseinandersetzung mit der bisherigen Abgrenzung der Sozialbindung verbunden mit einem eigenen Lösungsvorschlag zur Abgrenzung der Sozialbindung an.

§ 3
Kritische Auseinandersetzung mit den bisherigen Vorschlägen zur Abgrenzung der Sozialbindung

I. Erforderlichkeit einer Trennung zwischen der Abgrenzung des Eigentums und der Abgrenzung der Sozialbindung

Bedenken bestehen zunächst dagegen, daß in der Literatur und Rechtsprechung z.T. nicht exakt zwischen der Abgrenzung des Eigentums und der Abgrenzung der Sozialbindung getrennt wird.[1] Bei der Prüfung, ob ein Enteignungstatbestand vorliegt, stellt sich zunächst die Frage, ob die Position, deren Beeinträchtigung geltend gemacht wird, Eigentum im verfassungsrechtlichen Sinn ist. Erst wenn dies bejaht worden ist, kann sich die Frage anschließen, ob die Eigentumsbeeinträchtigung den Rahmen der Sozialbindung überschreitet und damit enteignungsrechtlich relevant ist.[2] Jedes andere Vorgehen ist ungenau. Werden für die Abgrenzung des Eigentumsbereichs zwar andere Gesichtspunkte für maßgeblich gehalten als für die Abgrenzung der Sozialbindung, wird das

1) Vgl. S. 49 dieser Arbeit.

2) Kreft, in Ehrengabe für Bruno Heusinger, S. 171; Haas, NJW 1965, 2196 = Anm. zu der BGH Entscheidung NJW 1965, 1907 (Buschkrugbrücke).

Vorliegen dieser Gesichtspunkte aber zusammengezogen betrachtet, so ist dieses Vorgehen deshalb bedenklich, weil nicht ersichtlich ist, welchem Gesichtspunkt bei welcher Abgrenzung Bedeutung zugemessen wird. Eine Verwendung derselben Gesichtspunkte sowohl für die Abgrenzung des Eigentumsbereichs wie auch der Sozialbindung ist nicht möglich. Für die Beantwortung der Frage, welche Positionen als verfassungsrechtlich geschütztes Eigentum anzusehen sind, sind nämlich andere Gesichtspunkte maßgebend als für die Feststellung, inwieweit dem einzelnen bei Beeinträchtigungen seiner Eigentumssphäre im Rahmen der Sozialbindung zu Gunsten der Allgemeinheit Opfer auferlegt werden können. Es muß deshalb zwischen der Abgrenzung des Eigentums und der Abgrenzung der Sozialbindung unterschieden werden.

II. Verwendung unterschiedlicher Abgrenzungskriterien beim Grundeigentum und beim Recht am Gewerbebetrieb und ihre Konsequenzen

Bedenken bestehen weiterhin insofern, als zum Teil der Rahmen der Sozialbindung beim Grundeigentum anders abgesteckt wird als beim Recht am Gewerbebetrieb. Wie bei der Abgrenzung des Eigentumsumfanges besteht auch bei der Abgrenzung der Sozialbindung kein Grund für die Verwendung unterschiedlicher Abgrenzungskriterien. Zusammen mit einer unterschiedlichen Abgrenzung des Eigentumsumfanges führt die unterschiedliche Abgrenzung der Sozialbindung zwangsläufig zu einer verschiedenen Festsetzung der Entschädigungspflicht bei gleichen Beeinträchtigungen: So kommt es bei den Zugangs- und Zufahrtsbeeinträchtigungen, die nicht mit der Zweckbestimmung der Straße in Zusammenhang stehen, zu unterschiedlichen Ergebnissen, wenn die beim Recht am Gewerbebetrieb unter dem Gesichtspunkt der Zweckbestimmung getroffene Unterscheidung nicht auch auf Beeinträchtigungen des Grundeigentums übertragen wird. Der Grundsatz, daß alle nicht mit der Zweckbestimmung der Straße in Zusammenhang stehenden erheblichen Belastungen immer entschädigungspflichtig sind, würde dann beim Grundeigentum nicht gelten.[1] Voraussetzung einer Entschädigungspflicht wäre vielmehr ein erheblicher Substanzverlust des Grundstücks. Das aber würde bedeuten, daß insbesondere bei vorübergehenden Beeinträchtigungen selbst ganz erhebliche Einbußen bei der Verwertbarkeit des Grundstücks infolge Miet- oder Pachtzinsausfalls nicht entschädigungspflichtig sein könnten, da sie sich als vorübergehende Belastungen nicht in einem Substanzverlust niederschlagen.

---

1) Anders bisher nur das Bay. ObLG 1964, 58.

Eine ungleiche Behandlung besteht auch bei vorübergehenden Zugangs- bzw. Zufahrtsbeeinträchtigungen, die sich aus der Zweckbestimmung der Straße ergeben. Hierdurch hervorgerufene Einbußen eines Gewerbebetriebes sind wenigstens im Fall einer dadurch bedingten außergewöhnlich schweren Belastung, insbesondere bei einem wirtschaftlichen Zusammenbruch des Betriebes entschädigungspflichtig. Demgegenüber können unter Umständen selbst viel erheblichere Einbußen bei der Verwertbarkeit des Grundstücks infolge Miet- oder Pachtzinsausfalls oder Schäden infolge eigener vorübergehender Benutzungserschwernisse nur dann entschädigungspflichtig sein, wenn sie sich in einem erheblichen Substanzverlust niederschlagen, was jedoch bei nur vorübergehenden Beeinträchtigungen kaum der Fall sein wird.

Bei dauernden Zugangs- bzw. Zufahrtsbeeinträchtigungen, die sich aus der Zweckbestimmung der Straße ergeben, besteht ein unterschiedliches Ergebnis in den Fällen, in denen weder gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verstoßen wird, noch die Straße als Kommunikationsmittel entzogen wird. Das sind insbesondere die Fälle, in denen es im Zusammenhang mit Niveauveränderungen an der Straßenanlage zu einem dauernden aber durch Anpassungsarbeiten des Grundeigentümers wieder behebbaren Entzug oder zu einer dauernden behebbaren wie auch nicht behebbaren Erschwerung der Zugangs- bzw. Zufahrtsmöglichkeit kommt. Hängt beim Grundeigentum die Entschädigungspflicht von einer erheblichen Minderung der Nutzbarkeit und des Grundstückswertes ab,[1] so wurde sie bisher beim Gewerbebetrieb nur im Fall des wirtschaftlichen Zusammenbruchs des Betriebes anerkannt.[2] Dabei umfassen "erheblicher Substanzverlust" und "wirtschaftlicher Zusammenbruch" nicht die gleichen Schäden, egal, ob man bei einem Vergleich auf die Intensität oder die Art der Schäden abstellt. Was die Schadenhöhe betrifft, so stellt der "wirtschaftliche Zusammenbruch" die schwerste Beeinträchtigung eines Betriebes dar, während unter den "erheblichen Substanzverlust" eines Grundstücks zwar nicht ein unerheblicher aber auch nicht nur ein den Grundstückswert aufzehrender Wertverlust fällt. Ein den Grundstückswert aufzehrender Wertverlust wäre aber allein ein Schaden, der dem "wirtschaftlichen Zusammenbruch" eines Gewerbebetriebes vergleichbar wäre. Der Höhe nach gleiche Schäden wurden demnach keinesfalls gleich behandelt, so daß ein Grundstückseigentümer, der einige hundert oder tausend DM für eine Angleichung seiner Grundstückszufahrt aufwenden mußte, eine Entschädigung erhalten konnte, nicht jedoch ein Gewerbebetriebsinhaber für eine u.U. weitaus höhere Gewinneinbuße während der Zeit der Beeinträchtigung.[3]

1) BGH, NJW 1959, 1776 u. S. 1916; BGH, NJW 1967, 1749 u. 1752 (1753).
2) BGH, NJW 1967, 1749 (1750).
3) E. Schneider, DRiZ 1968, 190.

Was die Art des Schadens betrifft, so ist zwar auch der "wirtschaftliche Zusammenbruch" eines Gewerbebetriebes ein "erheblicher Substanzverlust", doch verkörpert er allein das stärkste Ausmaß eines Substanzverlustes eines Gewerbebetriebes, besteht also noch nicht bereits bei jedem durch einen dauernden Umsatzrückgang bedingten "erheblichen Substanzverlust". So mußten dauernde nicht wieder behebbare Erschwerungen der Zugangs- bzw. Zufahrtsmöglichkeit, die nicht nur zu einer vorübergehenden Gewinneinbuße, sondern, da die Beeinträchtigungen auf Dauer bestanden, auch zu einem Wertverlust des Gewerbebetriebes führten, unentschädigt bleiben, solange sie nicht zu einem Betriebszusammenbruch führten. Demgegenüber konnte eine darauf zurückzuführende wesentliche Wertminderung des Grundstücks entschädigt werden. Wenn der Bundesgerichtshof in seiner letzten einschlägigen Entscheidung[1] bei ungewöhnlich schweren Beeinträchtigungen eines Gewerbebetriebes eine Überschreitung der Sozialbindung für möglich hält, ohne daß es bereits zu einem Betriebszusammenbruch oder einer akuten Betriebsgefährdung gekommen sein muß, so ist die genannte unterschiedliche Abgrenzung damit zwar gemildert, aber nicht vollständig entfallen. Bei Beeinträchtigungen eines Gewerbebetriebes wird nämlich eine Überschreitung der Sozialbindung nach wie vor von einer verhältnismäßig größeren Belastung abhängig gemacht als beim Grundeigentum. Dies läßt sich bereits aus einem Vergleich der Formulierungen "ungewöhnlich schwere Beeinträchtigungen" einerseits und "erheblicher Wertverlust" andererseits, der bereits bei nicht außergewöhnlich hohen Aufwendungen für Wiederherstellungsarbeiten bei Niveauveränderungen bejaht worden ist, entnehmen.

Eine ungleiche Behandlung besteht weiterhin in allen Fällen, in denen eine Straße als Kommunikationsmittel entfällt, aber noch eine anderweitige zur Aufrechterhaltung der Grundstücksnutzung bzw. der Geschäftsabwicklung ausreichende Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit besteht.[2] Ist das Grundstück über die verbleibende Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit gegenüber dem bisherigen Zustand nur erschwert erreichbar, indem z.B. ein Umweg erforderlich wird, so liegt ein die Sozialbindung überschreitender Eingriff in das Grundeigentum jedenfalls dann vor, wenn die Nutzbarkeit und der Geldwert des Grundstücks durch die Veränderung erheblich gemindert worden sind. Demgegenüber kann beim Gewerbebetrieb eine Entschädigungspflicht nur bei einer außergewöhnlich schweren Belastung, insbesondere im Fall des wirtschaftlichen Zusammenbruchs bestehen, wovon noch nicht bei jeder erheblichen Erschwerung der Geschäftsabwicklung und einem damit verbundenen erheblichen Gewinn-

1) BGH, NJW 1972, 243 (245).
2) BGH, NJW 1967, 1749 (1750).

verlust gesprochen werden kann.[1]

In einigen Fällen wird demgegenüber trotz der Verwendung unterschiedlicher Abgrenzungskriterien dasselbe Ergebnis erzielt. Bei einem Entzug der einzigen mit dem Grundstück verbundenen Straße als Kommunikationsmittel liegt nach der für das Recht am Gewerbebetrieb gegebenen Abgrenzung immer ein entschädigungspflichtiger Eingriff in das Recht am Gewerbebetrieb vor. Ebenso wird auch bei Zugrundelegung der für das Grundeigentum geltenden Abgrenzung die Entschädigungspflicht begründet sein, da hier regelmäßig eine beachtliche Beeinträchtigung der Nutzbarkeit und des Grundstückswertes bestehen wird. Der Verstoß gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wird als rechtswidrige Beeinträchtigung ebenfalls, ohne daß es auf die Höhe des Schadens ankommt, immer einen entschädigungspflichtigen Eingriff in das Grundeigentum darstellen.[2]

Eine Rechtfertigung für die aufgezeigten unterschiedlichen Ergebnisse beim Recht am Gewerbebetrieb und beim Grundeigentum ist nicht ersichtlich. Bei Beeinträchtigungen des Anliegergemeingebrauchs ist deshalb der Rahmen der Sozialbindung ebenso wie der Eigentumsumfang für das Grundeigentum und das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb einheitlich zu bestimmen.

III. Auseinandersetzung mit den wichtigsten für die Abgrenzung der Sozialbindung aufgezeigten Gesichtspunkten

Für die einheitliche Abgrenzung der Sozialbindung beim Grundeigentum und beim Recht am Gewerbebetrieb kann das Kriterium "erheblicher Substanzverlust" keine Bedeutung mehr haben. Es war allein für das Grundeigentum und auch hier nur für die im Zusammenhang mit Straßenbauarbeiten auftretenden Niveauveränderungen zugeschnitten. Auf Beeinträchtigungen des Gewerbebetriebes läßt es sich nicht übertragen. Aber selbst beim Grundeigentum ermög-

1) BGH, a.a.O., S.1749 u. 1750. Auf diese ungleiche Behandlung weist auch Peter, JZ 1969, 556 hin.

2) OLG Neustadt, MDR 1964, 505, das im Fall der Rechtswidrigkeit ein Sonderopfer bejaht, ohne auf die Erheblichkeit des Schadens abzustellen; BGH, NJW 1965, 1912. Insofern ist die Forderung Peters (JZ 1969, 557), den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit auch bei Beeinträchtigungen des Grundeigentums heranzuziehen, gegenstandslos.

licht es keine Abgrenzung, mit der sämtliche Beeinträchtigungen des Grundeigentums angemessen geregelt werden können. So ermöglicht es keine Differenzierung nach der Art der die Beeinträchtigung auslösenden Maßnahme, nämlich zwischen einer aus der Zweckbestimmung der Straße folgenden und einer zweckfremden Maßnahme. Schäden durch nur vorübergehende Zugangs- bzw. Zufahrtsbeeinträchtigungen wie auch Schäden im Zusammenhang mit dauernden aber wieder behebbaren Zugangs- bzw. Zufahrtsbeeinträchtigungen, die in dem Zeitraum zwischen der Unterbrechung und der Wiederherstellung des Zugangs bzw. der Zufahrt eintreten, können ungeachtet ihrer Schwere nicht erfaßt werden, da sie sich in der Regel nicht in einem Substanzverlust niederschlagen. Das sind beim Grundeigentum vorwiegend Schäden durch vorübergehenden Miet- bzw. Pachtzinsausfall. Für derartige Schäden läßt sich eine Entschädigungspflicht aber nicht schlechthin ausschließen. Es ist jedenfalls nicht gerechtfertigt, dem einen Grundeigentümer bei längeren vorübergehenden Einnahmeeinbußen bei der Vermietung oder Verpachtung seines Grundstücks unabhängig von der Höhe der Einbußen eine Entschädigung zu versagen, andererseits aber eine erheblich geringere Belastung, die sich in einem Substanzverlust des Grundstücks niederschlägt, wie z.B. bei Niveauveränderungen, zu entschädigen. Das Kriterium "erheblicher Substanzverlust" muß deshalb heute durch eine sämtliche Beeinträchtigungsfälle des Grundeigentums sowie des Gewerbebetriebes angemessen regelnde Abgrenzung ersetzt werden. Dafür enthält die von der Rechtsprechung und einem Teil der Literatur bisher auf Beeinträchtigungen des Gewerbebetriebes beschränkte Abgrenzung wesentliche Gesichtspunkte. So ist der Grundsatz, daß alle mit der Zweckbestimmung der Straße in Zusammenhang stehenden Beeinträchtigungen im Rahmen der Sozialbindung liegen in Verbindung mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, dem Entzug der Straße als Kommunikationsmittel sowie den an der Schwere der Beeinträchtigungen orientierten Gesichtspunkten von Bedeutung. Dabei sind allerdings die Gründe, die eine Unterscheidung zwischen den aus der Zweckbestimmung und den nicht aus der Zweckbestimmung der Straße folgenden Beeinträchtigungen rechtfertigen, bisher noch nicht exakt genug herausgestellt worden. Weiterhin ist die Grenze, bei deren Überschreitung auch die in Zusammenhang mit der Zweckbestimmung der Straße stehenden und damit grundsätzlich entschädigungslos hinzunehmenden Beeinträchtigungen sich nicht mehr im Rahmen der Sozialbindung halten, bisher noch nicht befriedigend bestimmt und begründet worden.[1] So ist der Gesichtspunkt der außergewöhnlich schweren Belastung zu unbestimmt, als daß er unter den mit der Zweckbestimmung der Straße in Zusammenhang stehenden Beeinträchtigungen die erforderliche Grenzziehung ermöglich könnte. Ebenso ist eine absolute Zeitgrenze für diese Ab-

1) Forsthoff, VR I, 9. Aufl., § 20, S. 377.

grenzung nicht geeignet.[1] Sie berücksichtigt nicht die unterschiedliche Abhängigkeit der Anlieger von der Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit sowie von der Möglichkeit zur werbenden und anziehenden Kommunikation und die sich daraus bei gleichen Beschränkungen ergebenden unterschiedlichen Belastungen.[2] So werden Geschäfte mit einem großen Stammkundenanteil nicht so schwer getroffen wie vorwiegend auf Laufkundschaft angewiesene Betriebe. Dasselbe gilt für Geschäfte, die eine Monopolstellung besitzen oder Eingänge und Schaufenster an mehreren Straßen haben. Reine Bürobetriebe wie auch Mieter von Wohnungen werden in der Regel weniger geschädigt als Ladengeschäfte. Bei Geschäften mit mehreren Filialen läßt sich ein Verlust u.U. durch eine Verlagerung der Kundschaft abfangen. Vorwiegend auf Fußgängerverkehr angewiesene Geschäfte werden bei Beschränkungen des Fahrverkehrs weniger betroffen als überwiegend von dem Fahrverkehr existierende Betriebe, wie z.B. Tankstellen. Geschäfte mit größeren Rücklagen werden bei gleicher Dauer und Höhe der Belastungen die Auswirkung leichter überstehen als noch nicht lange eingeführte Geschäfte. Auch der Gesichtspunkt des Betriebszusammenbruchs bzw. der Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz kann unter den mit der Zweckbestimmung der Straße in Zusammenhang stehenden Beeinträchtigungen keine befriedigende Abgrenzung ermöglichen.[3] Der Zusammenbruch des Gewerbebetriebes kann neben dem Eingriff durch die öffentliche Hand noch andere Ursachen haben, z.B. eine unsolide Geschäftsführung. Auch wird ein Betrieb mit einer größeren Kapitalbasis längere Zeit geringere Einnahmen verkraften können als ein Betrieb, der sich schon unter normalen Umständen nur mit Mühe aufrecht erhalten kann. Es ist aber nicht vertretbar, den schwächeren Betrieb allein aufgrund seines Zusammenbruchs zu entschädigen, während es dem stärkeren zugemutet wird, einen Umsatzrückgang in derselben Höhe entschädigungslos hinzunehmen. Auch bei der Kombination einer abstrakten Zeitgrenze mit dem Gesichtspunkt des Betriebszusammenbruchs bzw. der Betriebsgefährdung lassen sich die genannten Unzulänglichkeiten nicht beheben. Sieht man den Anliegergemeingebrauch nicht als ein selbständiges Recht, sondern als Bestandteil des Grundeigentums bzw. des Rechts am Gewerbebetrieb an, so kann die Abgrenzung auch nicht allein nach dem Grad der Beschränkungen des Anliegergemeingebrauchs ohne Berücksichtigung der Auswirkungen auf das Grundeigentum bzw. den Gewerbebetrieb erfolgen. Der Abgrenzungsvorschlag, der nach dem Grad der Einnahme-

1) Ganschezian-Finck, NJW 1969, 165 u. 166; BGH, NJW 1972, 245; kritisch auch: Schneider, DRiZ 1968, 193 u. 194; Peter, JZ 1969, 557.

2) Ganschezian-Finck, a.a.O., der in einer abstrakten Zeitgrenze einen Verstoß gegen den Gleichheitssatz sieht und die Zeitgrenze deshalb im Einzelfall bestimmen will.

3) Ganschezian-Finck, NJW 1969, 166.

rückgänge staffelt, läßt schließlich die entscheidende Frage nach der Dauer der Zumutbarkeit des jeweiligen Einnahmerückganges offen.

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß auch die Abgrenzung der Sozialbindung bisher nicht befriedigend erfolgt ist. Im folgenden sollen deshalb die Gründe herausgestellt werden, die eine Rechtfertigung dafür geben, warum grundsätzlich alle mit der Zweckbestimmung der Straße in Zusammenhang stehenden Beeinträchtigungen noch im Rahmen der Sozialbindung liegen, während bei allen nicht aus der Zweckbestimmung der Straße folgenden Beeinträchtigungen der Rahmen der Sozialbindung überschritten ist. Außerdem soll eine Grenze aufgezeigt werden, bei deren Überschreiten der Grundsatz, daß alle mit der Zweckbestimmung der Straße in Zusammenhang stehenden Beeinträchtigungen im Rahmen der Sozialbindung liegen, eine Einschränkung erfährt.

§ 4
Eigener Lösungsvorschlag zur Abgrenzung der Sozialbindung

I. Unterscheidung zwischen den aus der Zweckbestimmung und den nicht aus der Zweckbestimmung der Straße folgenden Beeinträchtigungen

Für die Abgrenzung der Sozialbindung bei Beeinträchtigungen des Anliegergemeingebrauchs kommt dem Gesichtspunkt entscheidende Bedeutung zu, daß grundsätzlich derjenige, der die Vorteile aus der Straßennutzung zieht, auch alle Lasten tragen muß, die sich notwendigerweise aus einer mit der Zweckbestimmung der Straße in Zusammenhang stehenden Beeinträchtigung des Anliegergemeingebrauchs ergeben.[1] Von Bedeutung sind außerdem die Gesichtspunkte der Vorhersehbarkeit und Kalkulierbarkeit,[2] der wirtschaftlichen Über-

1) Konow, Eigentumsschutz gegen Eingriffe der öffentlichen Hand, S.178; Thomä-Wolter, MDR 1958, 205; Ganschezian-Finck, NJW 1969, 164 f; Roth, BB 1966, 521; Floerke, MDR 1966, 799; Fromm, DVBL 1965, 911.

2) Casselmann, DWW 1952, 289; LG Frankfurt, BB 1965, 1248; Fromm, Archiv für Eisenbahnwesen 1964, 171; Ganschezian-Finck, NJW 1969, 164; BGH, NJW 1972, 244 u. 246; BGH, DB 1968, 259.

windbarkeit [1] der Lasten und der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Hieraus folgt, daß sich grundsätzlich alle Beeinträchtigungen noch im Rahmen der Sozialbindung halten, die durch Maßnahmen der öffentlichen Hand hervorgerufen werden, die dazu dienen, die Straße ihrer Zweckbestimmung zuzuführen, die Funktionsfähigkeit innerhalb der Zweckbestimmung zu erhalten sowie den sich wandelnden Verkehrsbedürfnissen anzupassen. [2] Entsprechendes gilt für alle Beeinträchtigungen des Anliegergemeingebrauchs, die sich aus der Ausübung des von der Zweckbestimmung der Straße umfaßten Gemeingebrauchs [3] sowie der üblicherweise gestatteten Sondernutzungen [4] durch andere Straßenbenutzer, insbesondere andere Anlieger ergeben. Denn allen diesen mit der Zweckbestimmung der Straße in Zusammenhang stehenden Beeinträchtigungen stehen weitreichende Vorteile aus der Straßennutzung gegenüber. Gemessen an diesen Vorteilen sind die Nachteile in der Regel verhältnismäßig geringfügig, so daß sie durch die Vorteile ausgeglichen werden und somit verkraftet werden können. [5] Teilweise haben die Anlieger an der Durchführung einiger sie vorübergehend belastender Maßnahmen sogar selbst ein Interesse, weil sie von dem nach der Fertigstellung bestehenden Zustand profitieren. So sind Unterhaltungsarbeiten am Straßenkörper erforderlich, um die Straße in einem zur Erfüllung ihrer Zweckbestimmung - und damit auch ihrer Funktion gegenüber den Anliegern - notwendigen Zustand zu erhalten. [6] Ihre Durchführung wirkt sich demnach auch für die Anlieger selbst vorteilhaft aus. Das gilt insbesondere dann, wenn Gewerbebetriebe auf den Grundstücken bestehen, da eine Vernachlässigung des Straßenzustandes sehr schnell zu einer Abwanderung des Publikums führen würde. Auch Maßnahmen zur Verlegung und Unterhaltung der im Straßenkörper befindlichen der Allgemeinheit dienenden Kanalisations- und Versorgungseinrichtungen erfolgen im Interesse aller Anlieger, da alle Anlieger auf diese Ein-

---

1) LG Frankfurt, BB 1965, 1248.

2) Vgl. zu den einzelnen Fällen S. 35 f dieser Arbeit.

3) BGHZ 23, 157; BGH, DB 1968, 259.

4) Im Ergebnis ebenso: Konow, Eigentumsschutz gegen Eingriffe der öffentlichen Hand, S. 162 ff, dessen Begriff "schlichter Sondergebrauch" annähernd die hier gemeinten Sondernutzungen umfaßt; BGHZ 23, 157; BGH, DB 1968, 258, der zwar nur Beeinträchtigungen durch eine Gemeingebrauchsausübung als nicht entschädigungspflichtig ansieht, den Gemeingebrauch aber auf Straßennutzungen erstreckt, die nach richtiger Ansicht als üblicherweise gestattete Sondernutzungen anzusehen sind.

5) LG Frankfurt, BB 1965, 1248.

6) Germershausen-Seydel, S. 126; Thomä-Wolter, MDR 1958, 203; Ganschezian-Finck, NJW 1969, 164.

richtungen angewiesen sind.[1] Ebenso werden Anpassungsarbeiten an sich wandelnde Verkehrsbedürfnisse zum großen Teil nach ihrem Abschluß den Anliegern Vorteile bringen,[2] z.B. wenn die angrenzende Straße verbreitert wird und dadurch verbesserte Park- und Haltemöglichkeiten geschaffen werden oder ganz allgemein das betreffende Gebiet aufgewertet wird. Aber auch dort, wo die Veränderungen sich nach ihrer Fertigstellung nicht zum Vorteil der betreffenden Anlieger auswirken,[3] müssen die Beeinträchtigungen grundsätzlich durch die bisher aus der Straße gezogenen und auch weiterhin erreichbaren Vorteile als ausgeglichen angesehen werden. Das betrifft z.B. die Fälle, in denen Fußwege zu Gunsten des Fahrverkehrs zu sehr geschmälert werden und dadurch die Betrachtbarkeit der Schaufenster beeinträchtigt wird oder wo durch den Bau von Hochstraßen oder durch den Betrieb von U-Bahnen ein Teil des bisher ansprechbaren Publikums der werbenden Einwirkung entzogen wird oder Niveauveränderungen zu Zugangs- bzw. Zufahrsbeeinträchtigungen führen. Zwar werden nicht alle Anlieger den gleichen belastenden Maßnahmen ausgesetzt, weiterhin werden die Anlieger, auch wenn sie derselben Maßnahme unterliegen, je nach der Art der jeweiligen Grundstücksnutzung verschieden stark betroffen.

Auch wird die Häufigkeit derartiger Maßnahmen unterschiedlich sein. Einer insofern bestehenden stärkeren Belastung steht aber in der Regel eine stärkere Nutzziehung durch gerade diese Anlieger gegenüber. So bringt die von dem Allgemeinverkehr stärker benutzte und damit häufiger von Baumaßnahmen betroffene Straße aufgrund ihres stärkeren Verkehrsaufkommens insbesondere Gewerbebetrieben größere Vorteile. Durch ein und dieselbe Beeinträchtigung des Anliegergemeingebrauchs werden in der Regel nur die Anlieger besonders stark betroffen, die auch bisher von der Straße besonders profitiert haben und es auch nach Beendigung der Beeinträchtigung weiterhin tun können. Stärkeren Belastungen stehen demnach größere Vorteile gegenüber. Alle aus der Zweckbestimmung der Straße folgenden Maßnahmen sind außerdem von vornherein so eng mit dem Bestand der Straße verbunden, daß hierdurch hervorgerufene Beeinträchtigungen für die Anlieger in der Regel vorhersehbar und damit auch kalkulierbar sind.[4] Das gilt unabhängig davon, daß nicht alle Straßen den gleichen belastenden Maßnahmen unterliegen und daß selbst bei gleichen Maßnahmen nicht alle An-

---

1) Ganschezian-Finck, a.a.O.

2) Ganschezian-Finck, a.a.O.

3) Daß der Verkehrsverbesserung dienende Maßnahmen nicht immer den Anliegern Vorteile bringen, verkennt Ganschezian-Finck, NJW 1969, 164 und 165.

4) Germershausen-Seydel, S.126; Casselmann, DWW 1952, 289; Ganschezian-Finck, NJW 1969, 164.

lieger gleich stark betroffen werden und auch die Häufigkeit derartiger Beeinträchtigungen verschieden ist.

Bei den Beeinträchtigungen, die durch den Gemeingebrauch oder durch übliche Sondernutzungen anderer Straßenbenutzer hervorgerufen werden, wird die Charakterisierung der Sozialbindung noch durch folgende Überlegung bestätigt:

Die Zweckbestimmung der öffentlichen Straßen ist nicht allein auf die Ermöglichung des Anliegergemeingebrauchs beschränkt, sondern umfaßt auch die Benutzung durch jedermann im Rahmen des Gemeingebrauchs sowie die Ausübung der Sondernutzungen, für die die Straße üblicherweise zur Verfügung steht. Dabei kommt niemandem eine bevorzugte Stellung zu. Das bedeutet aber, daß dem einzelnen Straßenbenutzer und damit auch den Anliegern eine Benutzung nur in dem Umfang gebührt, der neben der Ausübung des Gemeingebrauchs und der üblicherweise gestatteten Sondernutzungen durch die anderen Straßenbenutzer verbleibt.

Dieses Ergebnis wird auch dadurch bestätigt, daß eine unentgeltliche Straßenbenutzung im Rahmen des Gemeingebrauchs nur möglich ist, wenn die öffentliche Hand nicht mit Entschädigungsansprüchen durch den Gemeingebrauch anderer in ihrer eigenen Straßennutzung eingeengter Anlieger belastet werden kann. Notwendiger Preis für die eigene unentgeltliche Straßennutzung ist demnach, daß die durch den Gemeingebrauch anderer entstehenden Beeinträchtigungen entschädigungslos getragen werden.

Völlig anders als bei den aus der Zweckbestimmung der Straße folgenden Beeinträchtigungen verhält es sich mit allen Beeinträchtigungen des Anliegergemeingebrauchs als Folge von Maßnahmen, die nicht im Zusammenhang mit der Zweckbestimmung der Straße stehen, sondern fremden Aufgaben zu dienen bestimmt sind. Hier besteht keine Rechtfertigung, den Anliegern diese Belastungen aufzuerlegen, da sie nicht notwendigerweise mit dem bestimmungsgemäßen Betrieb der Straße verbunden sind. Mit diesen Belastungen müssen die Anlieger auch nicht rechnen, so daß sie auch nicht kalkulierbar sind. Sofern diese Belastungen nicht unerheblich sind, liegen sie deshalb nicht mehr im Rahmen der Sozialbindung und sind demnach entschädigungspflichtig.[1] Das gilt auch für nur vorübergehende erhebliche Beeinträchtigungen.[2] Hierunter fallen zunächst Beeinträchtigungen, die durch eine Einziehung, Teileinziehung oder durch ver-

1) So die herrschende Meinung, vgl. S. 48 f dieser Arbeit; anders: Bettermann, MDR 1957, 673.

2) RGZ 36, 275; Germershausen-Seydel, S. 125.

kehrsregelnde Maßnahmen [1] hervorgerufen werden, sofern diese Maßnahmen vorwiegend zur Förderung privater Interessen erfolgen. Hierzu gehören weiterhin Beeinträchtigungen durch Straßenschäden, die auf eine nicht bestimmungsgemäße Benutzung, z.B. auf Panzerverkehr, zurückzuführen sind. Entsprechendes gilt für Beeinträchtigungen, die in Zusammenhang mit Wiederherstellungsarbeiten an einer durch nicht bestimmungsgemäßen Verkehr zerstörten Straße oder in Zusammenhang mit Straßenbauarbeiten stehen, die im Interesse privater Dritter erfolgen, wie das z.B. bei der Verlegung von Rohrleitungen eines privaten Industrieunternehmens der Fall ist. Ebenso verhält es sich mit allen Beeinträchtigungen, die durch nicht üblicherweise mit der Zweckbestimmung der Straße im Zusammenhang stehende Sondernutzungen hervorgerufen werden, [2] wie z.B. durch eine über das unbedingt erforderliche oder übliche Ausmaß hinausgehende Inanspruchnahme der Straße für private Bauzwecke. [3] Eine Entschädigungspflicht der öffentlichen Hand aufgrund öffentlich-rechtlicher Entschädigungstatbestände besteht hier aber nur dann, wenn die öffentliche Hand selbst hoheitlich tätig geworden ist, indem sie eine Sondernutzungserlaubnis erteilt hat oder die Straße oder den Straßenteil selbst abgesperrt hat. Weitere Voraussetzung einer Entschädigungspflicht ist, daß die Absperrung mehr bezweckte und auch tatsächlich bedeutete, als eine noch im Rahmen des Gemeingebrauchs liegende Straßennutzung anderer Anlieger zu ermöglichen und zu sichern. [4] Die öffentliche Hand hat allerdings die Möglichkeit, Entschädigungslasten dadurch abzuwälzen, daß sie die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis bzw. die Anordnung der Straßensperre von der Bedingung abhängig macht, daß sich der Begünstigte verpflichtet, evtl. zu zahlende Entschädigungen zu erstatten. [5] Zu weitgehend ist es allerdings, eine Entschädigungspflicht der öffentlichen Hand bei einem rechtmäßigen Vorgehen zu verneinen und lediglich eine Entschädigungspflicht der begünstigten Anlieger unter entsprechender Anwendung des bürgerlichen Nachbarrechts [6] oder aus einer gegenüber der Behörde übernommenen Verpflichtung, für alle aus der Ausübung der ermöglichten Sondernutzung

---

1) So der vom OLG Nürnberg, MDR 1962, 218 f u. Bay.ObLG 1964, S.49 f entschiedene Fall; der Entschädigungspflicht zustimmend: Wiethaup, MDR 1959, 977; Steinbauer, Diss., S.81.

2) BGHZ 23, 157; BGH, DB 1968, 258; Forsthoff, DÖV 1965, 290; im Ergebnis ebenso: Konow, Eigentumsschutz gegen Eingriffe der öffentlichen Hand, S.162 ff; anders: Bettermann, MDR 1957, 673 f; kritisch auch: Reißmüller JZ 1960, 123.

3) BGH, DB 1968, 258.

4) BGH, DB 1968, 258.

5) Wiethaup, MDR 1959, 977.

6) Franke-Stehmann, Diss., S.115, S.117 ff.

erwachsenden Schäden einzutreten,[1] herzuleiten. Unabhängig davon, daß unter entsprechender Anwendung des § 906 Abs. 2 S. 2 BGB ein Entschädigungsanspruch gegen die begünstigten Anlieger bestehen kann,[2] muß vielmehr gewährleistet sein, daß sich der durch die Beeinträchtigungen betroffene Anlieger in jedem Fall an die öffentliche Hand wenden kann.[3]

Keine Entschädigungspflicht der öffentlichen Hand nach Enteignungsgrundsätzen besteht demgegenüber in den Fällen, in denen es unterlassen worden ist, bei nicht erlaubten Sondernutzungen oder bei einer Überschreitung der durch das bürgerliche Nachbarrecht gezogenen Grenzen bei Bauvorhaben auf einem in der Nähe liegenden Grundstück polizeilich einzuschreiten. Denn hier würde es bereits an einem hoheitlichen Eingriff fehlen.[4] Hier könnte allenfalls ein Schadensersatzanspruch nach Amtshaftungsrecht gegeben sein.

II. Einschränkung des Grundsatzes, daß alle mit der Zweckbestimmung der Straße in Zusammenhang stehenden Beeinträchtigungen im Rahmen der Sozialbindung liegen

Nicht jede noch so schwer treffende aus der Zweckbestimmung der Straße folgende Beschränkung des Anliegergemeingebrauchs kann als Sozialbindung angesehen werden.[5] Die Grenze ergibt sich bereits aus den genannten, die grundsätzliche Charakterisierung als Sozialbindung rechtfertigenden, Gesichtspunkten. So enthält vor allem der Gesichtspunkt, daß derjenige, der die Vorteile aus der Straßennutzung zieht, grundsätzlich auch die mit der Zweckbestimmung der Straße in Zusammenhang stehenden Nachteile hinnehmen muß, die Begrenzung, daß die Belastungen für den im Einzelfall Betroffenen durch die aus dem Anliegergemeingebrauch gezogenen Vorteile wirtschaftlich überwindbar sein müssen. Eine Begrenzung ergibt sich weiterhin daraus, daß die Beschränkung des jeweiligen Anliegergemeingebrauchs nicht so weit gehen kann,

---

1) Forsthoff, DÖV 1965, 289.
2) BGH, NJW 1974, 1871.
3) Floerke, MDR 1966, 800.
4) BGH, DB 1968, 258.
5) Das ist bereits weitgehend anerkannt: BGH, Warn 1964, Nr. 122; BGH, NJW 1965, 1907 (1908); BGH, NJW 1967, 1749 (1750); BGH, NJW 1972, 243 (245); Forsthoff, VR I, 9. Aufl., § 20, S. 377; weitere Hinweise auf Literatur und Rechtsprechung vgl. S. 48 u. 49 f dieser Arbeit. Die Grenzziehung ist allerdings noch offen. Vgl. S. 49 f dieser Arbeit.

daß die Funktion des Anliegergemeingebrauchs gegenüber dem jeweils zugehörigen Eigentumsobjekt, nämlich eine Verbindung mit dem öffentlichen Straßennetz bzw. eine Kontaktanbahnung in dem für eine angemessene Eigentumsnutzung erforderlichen Ausmaß zu schaffen, nicht mehr erfüllt werden kann. Denn die Erhaltung dieser Funktion ist gerade der Zweck für eine Erstreckung des Eigentumsschutzes des betreffenden Eigentumsobjekts auf den Anliegergemeingebrauch. Daraus folgt, daß bei einem dauernden vollständigen Entzug des jeweiligen Anliegergemeingebrauchs (Zugang, Zufahrt, werbende und anziehende Kommunikation) der Rahmen der Sozialbindung immer überschritten ist und demnach ein entschädigungspflichtiger Eingriff vorliegt.[1] Dasselbe gilt im Falle einer dauernden Beschränkung des Anliegergemeingebrauchs, wenn die Beschränkung dazu führt, daß der Anliegergemeingebrauch nicht mehr den Anforderungen der jeweiligen Eigentumsnutzung genügen kann mit der Folge, daß die Geschäftsabwicklung eines Gewerbebetriebes bzw. eine der Art und Ausstattung des Grundeigentums angemessene Grundstücksnutzung tatsächlich unmöglich ist oder aber keine dem Kapitaleinsatz usw. angemessene Rendite ermöglicht.[2] Hier können die aus dem noch verbleibenden Anliegergemeingebrauch gewonnenen Vorteile die Nachteile nicht mehr auffangen. Hier kann der Anliegergemeingebrauch auch seine Funktion gegenüber dem betreffenden Eigentumsobjekt, in Gestalt der Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit wie auch der Möglichkeit zur werbenden und anziehenden Kommunikation die Grundlage für eine rentable, dem jeweiligen Eigentumsobjekt angemessene, Nutzung zu schaffen, nicht mehr erfüllen. Eine der Art und Ausstattung des Grundeigentums angemessene Grundstücksnutzung ist z.B. in den Fällen unmöglich, in denen ein allein für die Nutzung als Warenhaus oder Hotel geeignetes Gebäude nicht mehr entsprechend verwendet werden kann oder die Nutzung als Tankstelle unmöglich wird, weil die bisherigen Verkehrsströme vor den Grundstücken abgeschnitten worden sind. Bestehen allerdings mehrere angemessene Nutzungsarten, so ist der Rahmen der Sozialbindung nicht überschritten, wenn eine angemessene Nutzungsmöglichkeit erhalten bleibt. Das gilt unabhängig davon, welche Nutzungsart bisher ausgeübt wurde und ob die verbleibende Nutzungsmöglichkeit die gleichen Rendite erbringt. So ist z.B. die Sozialbindung nicht überschritten, wenn ein bisher als Hotel verwertetes Appartementhaus aufgrund von Veränderungen der Verkehrslage an Dauermieter vergeben wird und dabei ein geringerer aber noch angemessener Gewinn erwirtschaftet wird.

---

1) So schon das RG, vgl. S. 48 dieser Arbeit.

2) Bei einer Nutzung des Grundeigentums zu Eigenzwecken (z.B. zu Wohnzwecken) ist die im Fall einer Vermietung oder Verpachtung erzielbare Rendite zugrunde zu legen.

Handelt es sich um Beeinträchtigungen des Anliegergemeingebrauchs, die durch eigene Aufwendungen des Eigentümers wieder beseitigt werden können, wie in den meisten Fällen einer Zugangs- bzw. Zufahrtsbeeinträchtigung infolge einer Niveauveränderung, so besteht die gleiche Situation wie bei nur vorübergehenden Beeinträchtigungen, nämlich die einer einmaligen und begrenzten Belastung. Es müssen deshalb hier die im folgenden für die vorübergehenden Beeinträchtigungen aufgezeigten Grundsätze gelten. Bei vorübergehenden Beeinträchtigungen, bei denen nach einer gewissen Zeit die Belastungen für die Anlieger wieder vollständig oder teilweise entfallen, wird man nicht allein auf den Grad der vorübergehenden Beschränkung des Anliegergemeingebrauchs und die sich hieraus für das Eigentumsobjekt ergebenden Belastungen abstellen können. Es muß vielmehr eine Gesamtbetrachtung dahingehend erfolgen, daß die eingetretenen Nachteile in Relation zu den bereits aus der Lage zur Straße gezogenen wie auch aller Voraussicht nach in Zukunft weiterhin zu ziehenden Vorteile gesehen werden. Die Berücksichtigung der Vorteile wird sich dabei allerdings nicht auf einen zu weiten Zeitraum erstrecken können. Zu denken ist an einen Zeitraum von fünf Jahren vor Beginn und nach Abschluß der Beeinträchtigungen. Das bedeutet: Je größer die Vorteile sind, um so weiter kann die Grenze der noch im Rahmen der Sozialbindung liegenden Belastungen gezogen werden. Die Grenze der Sozialbindung ist aber dort überschritten, wo sich bei einer die Vorteile mit berücksichtigenden Gesamtbetrachtung das Verhältnis zwischen den Vorteilen und den Nachteilen während des bestimmten Zeitraumes so sehr zu Lasten der Vorteile verschiebt, daß bei einer kaufmännischen Betrachtung die Nachteile nicht mehr als durch die Vorteile überwindbar angesehen werden können. Das ist dann der Fall, wenn die Beschränkungen des Anliegergemeingebrauchs dazu führen, daß die Geschäftsführung des Gewerbebetriebes bzw. eine der Art und Ausstattung des Grundeigentums angemessene Grundstücksnutzung nicht mehr rentabel ist, also eine dem Kapitaleinsatz, der Größe des Unternehmens usw. angemessene Rendite nicht mehr erwirtschaftet werden kann. Hier ist auch die Funktion des Anliegergemeingebrauchs, gegenüber dem konkreten Eigentumsobjekt in Gestalt von Zugang und Zufahrt oder der Möglichkeit zur werbenden Kommunikation die Grundlage für eine rentable, dem jeweiligen Eigentum angemessene, Nutzung zu schaffen, nicht mehr erhalten.

Bei dieser Abgrenzung der Sozialbindung besteht die Gefahr, daß die Anlieger, sobald sie von bevorstehenden Baumaßnahmen erfahren, ihren Gewinn zu drükken versuchen, indem sie größere Investitionen vornehmen. Erscheinen derartige Maßnahmen nicht notwendig, müssen sie außer Ansatz bleiben. In den Fällen schließlich, in denen der Ertrag des Eigentumsobjekts vor Beginn der Beeinträchtigung unter dem durchschnittlichen Ertrag vergleichbarer Objekte

in entsprechender Lage liegt, ist für die Frage der Belastbarkeit die wirtschaftliche Durchschnittssituation vergleichbarer Eigentumsobjekte zugrundezulegen. Denn bei der Beurteilung der Belastbarkeit muß als unterste Grenze gelten, welche Vorteile aus der jeweiligen Lage zur Straße gezogen werden können, nicht dagegen, welche Vorteile tatsächlich gezogen werden. Das Risiko, daß ein Eigentumsobjekt eine unter dem Durchschnitt liegende Ertragslage aufweist, kann nicht zu Lasten der öffentlichen Hand gehen. Welche Vorteile mindestens gezogen werden können, läßt sich aus dem Durchschnitt der von vergleichbaren Objekten in entsprechender Lage gezogenen Erträge ermitteln.

III. Bedeutung der Rechtswidrigkeit der Belastungen

Unabhängig von der Intensität der Belastungen und ihrer wirtschaftlichen Überwindbarkeit ist die Grenze der Sozialbindung immer überschritten, wenn bei der Ausführung der beeinträchtigenden Maßnahmen der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verletzt worden ist [1] oder gegen andere den Anliegerschutz mitbezweckende materielle Rechtsgrundsätze oder Rechtsvorschriften verstoßen worden ist und sich daraus für die Anlieger Mehrbelastungen ergeben haben.[2] Aus der Verpflichtung, die Beeinträchtigungen auf das notwendige Maß zu beschränken, ergeben sich für die öffentliche Hand besondere Pflichten. So muß sie sich vor dem Beginn umfangreicherer Arbeiten mit den Anliegern in Verbindung setzen, ihre Wünsche und Sorgen anhören und auf ihre Belange unter Umständen unter Aufwendung weiterer öffentlicher Mittel bei den Planungen und Ausführungen angemessene Rücksicht nehmen.[3]

§ 5
Ergebnis

Als Ergebnis dieser Arbeit läßt sich festhalten, daß das Bestehen einer Entschädigungspflicht bei Beeinträchtigungen des Anliegergemeingebrauchs weitgehend nach Enteignungsgrundsätzen zu beurteilen ist. Voraussetzung einer Entschädigungspflicht nach Enteignungsgrundsätzen ist, daß ein hoheitlicher Eingriff in

---

1) BGH, NJW 1965, 1907 (1908).
2) BGH, NJW 1960, 1149; BGH, NJW 1965, 1912.
3) BGH, NJW 1965, 1907 (1908).

eine vermögenswerte Rechtsposition im Sinne des Art. 14 GG zu einer Beeinträchtigung geführt hat, die sich nicht mehr im Rahmen der Sozialbindung hält.

Ein hoheitlicher Eingriff liegt vor, sofern die Beeinträchtigungen des Anliegergemeingebrauchs die unmittelbaren Auswirkungen einer hoheitlichen Maßnahme oder die Folgen einer hoheitlich genehmigten Sondernutzung sind. Ein hoheitlicher Eingriff ist weiterhin in allen Fällen anzunehmen, in denen zwar eine freie Willensentscheidung der Straßennutzer als Zwischenursache neben die hoheitliche Maßnahme tritt, dieses Verhalten der Straßenbenutzer aber eine erfahrungsgemäß eintretende Folge der behördlichen Maßnahme ist. Bei dieser Bestimmung des hoheitlichen Eingriffs liegt bei sämtlichen Beeinträchtigungsfällen, die Gegenstand dieser Arbeit sind, ein hoheitlicher Eingriff vor.

Die Frage der Eigentumszugehörigkeit des Anliegergemeingebrauchs ist unter dem Gesichtspunkt des Vertrauensschutzes vorzunehmen. Die öffentliche Hand hat mit dem Zur-Verfügungstellen der Straße bewußt einen Vertrauenstatbestand geschaffen. Der Vertrauensschutz gebietet es, den Anliegergemeingebrauch in Gestalt von Zugang und Zufahrt sowie der werbenden Kommunikation als Bestandteil des Grundeigentums bzw. des Rechts am Gewerbebetrieb anzusehen und damit mittelbar dem Eigentumsschutz des Art. 14 GG zu unterstellen, sofern der Anliegergemeingebrauch zur Grundlage der jeweiligen Eigentumsnutzung gemacht worden ist. Die Zugehörigkeit zum Grundeigentum ist dabei nach denselben Gesichtspunkten zu beurteilen, wie die Zugehörigkeit zum Recht am Gewerbebetrieb. Der Eigentumsschutz erstreckt sich aber nur so weit, wie der mit dem Zur-Verfügungstellen der Straße gesetzte Vertrauenstatbestand reicht. Das bedeutet, daß kein Eigentumsschutz gegenüber den Beschränkungen des Anliegergemeingebrauchs besteht, die in dem Zeitpunkt, in dem der Anliegergemeingebrauch zur Grundlage der jeweiligen Eigentumsnutzung gemacht worden ist, bereits vorhersehbar waren. Für Zugang und Zufahrt ergibt sich hieraus weiterhin, daß zwar der Anschluß an das öffentliche Wegenetz über die angrenzende Straße geschützt ist, daß dieser Schutz aber nicht eine günstige Erreichbarkeit des Grundstücks mit einbezieht. Der Eigentumsschutz von Zugang und Zufahrt ist außerdem auf die Kapazität beschränkt, die im Zeitpunkt der Einbeziehung von Zugang und Zufahrt in die Eigentumsnutzung unter Erhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des damaligen Verkehrs durch den Ausbau der Straßenanlage gestattet war. Zugang und Zufahrt sind Eigentumsbestandteile auch nur im Hinblick auf die Grundstücksnutzung, in die sie tatsächlich einbezogen worden sind. Nach Anzahl und Beschaffenheit unterstehen Zugang und Zufahrt schließlich nur insoweit dem Eigentumsschutz, wie es zur angemessenen Nutzung des jeweiligen Eigentumsobjekts erforderlich ist. Während es für die Eigentumszugehörigkeit von Zugang und Zufahrt grundsätzlich ohne

Bedeutung ist, ob das Grundstück innerhalb oder außerhalb geschlossener Ortslagen liegt, besteht der Eigentumsschutz der werbenden und anziehenden Kommunikation nur innerhalb geschlossener Ortslagen. Er umfaßt die Möglichkeit zur Errichtung von Werbeanlagen, die Erhaltung ihrer Sichtbarkeit sowie in beschränktem Umfange auch die Erhaltung der verkehrsmäßigen Situation auf der angrenzenden Straße. Die verkehrsmäßige Situation ist nicht geschützt, sofern sie durch Veränderungen außerhalb des Straßenbereichs, z.B. die Verlegung eines Bahnhofs sowie durch Veränderungen in dem an die Anliegerstraße angeschlossenen öffentlichen Wegenetz, z.B. durch den Bau von Umgehungsstraßen beeinflußt wird. Der Eigentumsschutz der verkehrsmäßigen Situation erstreckt sich nur darauf, daß die an das Anliegergrundstück unmittelbar angrenzende Straße in ihrer einmal bestehenden Aufnahmefähigkeit erhalten und dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt wird.

Stellt eine Beeinträchtigung des Anliegergemeingebrauchs einen hoheitlichen Eingriff in das Grundeigentum bzw. in das Recht am Gewerbebetrieb dar, so hängt die Entschädigungspflicht weiterhin davon ab, ob sich die Belastung noch im Rahmen der Sozialbindung hält. Die Abgrenzung der Sozialbindung ist beim Grundeigentum nach denselben Gesichtspunkten vorzunehmen wie beim Recht am Gewerbebetrieb. Im Rahmen der Sozialbindung halten sich grundsätzlich nur die Beeinträchtigungen des Anliegergemeingebrauchs, die in Zusammenhang mit der Zweckbestimmung der Straße stehen. Die Sozialbindung ist aber auch in diesen Fällen überschritten, wenn die Belastungen nicht durch die aus dem Anliegergemeingebrauch gezogenen und auch in Zukunft noch zu gewinnenden Vorteile wirtschaftlich überwindbar sind bzw. wenn die Funktion des Anliegergemeingebrauchs, gegenüber dem konkreten Eigentumsobjekt die Grundlage für eine rentable und angemessene Nutzung zu schaffen, nicht mehr gewährleistet ist. Der Rahmen der Sozialbindung ist weiterhin bei allen rechtswidrigen Beeinträchtigungen überschritten.

LITERATURVERZEICHNIS

Lehrbücher, Kommentare, Monographien und Dissertationen

Anschütz, Gerhard:
Die Verfassung des Deutschen Reichs, 14. Aufl., 1933, unveränderter Nachdruck Bad Homburg vor der Höhe 1960

Bachof, Otto:
Verfassungsrecht, Verwaltungsrecht, Verfahrensrecht in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, 2. Aufl., Tübingen 1964

Badura, Peter:
Entschädigung nach Enteignungsgrundsätzen, Stuttgart-München-Hannover 1971

Bonner Kommentar:
Kommentar zum Bonner Grundgesetz, ab 1950

Brückner, Ulf:
Die besondere Straßenbenutzung, Diss. Göttingen 1968

Dürig, Günter:
Der Staat und die vermögenswerten öffentlich-rechtlichen Berechtigungen seiner Bürger, in Festschrift für Willibalt Apelt, München - Berlin 1958, S. 13 - 57

Fleiner, Fritz:
Institutionen des Deutschen Verwaltungsrechts, 8. Aufl., Tübingen 1928, Nachdruck Aalen 1960

Forsthoff, Ernst:
Lehrbuch des Verwaltungsrechts Bd. I, 8. Aufl., München - Berlin 1961, 9. Aufl., 1966

Franke-Stehmann, Wolfgang:
Die Rechtsstellung des Anliegers nach dem Straßen- und Wegerecht, Diss. Göttingen 1970

Germershausen-Seydel:
Wegerecht und Wegeverwaltung in Preußen Bd. 1, 4. Aufl., unveränderter Nachdruck Berlin 1953

Haas, Diether:
System der öffentlich-rechtlichen Entschädigungspflichten, Karlsruhe 1955

Janssen, Günter:
Der Anspruch auf Entschädigung bei Aufopferung und Enteignung, Stuttgart 1961

Jellinek, Walter:
Verwaltungsrecht, 3. Aufl., Neudruck Offenburg 1948

Kaiser, Joseph H.:
Verfassungsrechtliche Eigentumsgewähr, Enteignung und Eigentumsbindung in der Bundesrepublik Deutschland, in Staats- und Privateigentum, Beiträge zum ausländischen öffentlichen Recht und Völkerrecht Bd. 34, Köln - Berlin 1960, S. 5 - 48

Kind, Christian:
Haftung des Staates für eingriffslose Schädigungen, Diss. München 1969

Kodal, Kurt:
Straßenrecht, 2. Aufl., München - Berlin 1964 - 1968

von Köhler, Ludwig:
Grundlehren des Deutschen Verwaltungsrechts, Zweiter Nachdruck Stuttgart - Berlin 1936

Konow, Karl-Otto:
Eigentumsschutz gegen Eingriffe der öffentlichen Hand, Berlin 1968

Krause, Klaus-Dieter:
Der Gemeingebrauch an öffentlichen Straßen im neueren Verwaltungsrecht, Diss. Köln 1961

Kreft, Friedrich:
Aufopferung und Enteignung, Begriffe und Grundsätzliches in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes
in Juristische Studiengesellschaft Karlsruhe, Schriftenreihe Heft 84/85, 1958
Grenzfragen des Enteignungsrechts in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs und des Bundesverwaltungsgerichts
in Ehrengabe für Bruno Heusinger, München 1968, S. 171 ff

Kröner, Herbert:
Die Eigentumsgarantie in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes, 2. Aufl., Köln - Berlin - Bonn - München 1969

Krüger, Herbert:
Die Bestimmung des Eigentumsinhaltes (Art. 14 I S. 2 GG), in Festschrift für Friedrich Schack, Hamburg 1966, S. 71 - 84

Krüger, Theo:
Die Enteignung, entwickelt insbesondere am Baurecht, Wiesbaden 1960

Luhmann:
Öffentlich-rechtliche Entschädigung rechtspolitisch betrachtet, Berlin 1965

v. Mangoldt, Hermann - Klein, Friedrich:
Das Bonner Grundgesetz, 2. Aufl., Berlin und Frankfurt 1957

Marschall, Ernst Anton:
Bundesfernstraßengesetz, 2. Aufl., Köln - Berlin 1963

Maunz, Theodor - Dürig, Günter - Herzog, Roman:
Grundgesetz Kommentar, 2. Aufl., München und Berlin ab 1964

Maunz, Theodor:
Deutsches Staatsrecht, 18. Aufl., München - Berlin 1971

Mayer, Otto:
Deutsches Verwaltungsrecht Bd. 2, 3. Aufl., München - Leipzig 1924, Neudruck Berlin 1961

Meisner, Stern, Hodes:
Nachbarrecht, 3. Aufl., 1956

Nebinger:
Verwaltungsrecht Allgemeiner Teil, 2. Aufl., Stuttgart 1949

Nicolaysen, Gert:
Eigentumsgarantie und vermögenswerte subjektive öffentliche Rechte, in Festschrift für Friedrich Schack, Hamburg 1966, S. 107 - 123

Peters, Hans:
Lehrbuch der Verwaltung, Berlin 1949

Reinhardt, Rudolf - Scheuner, Ulrich:
Verfassungsschutz des Eigentums, Tübingen 1954

Soergel, H. Th. - Siebert, W.:
Bürgerliches Gesetzbuch, Allgemeiner Teil, 10. Aufl., Stuttgart 1967

Schmidt-Bleibtreu, Bruno - Klein, Franz:
Kommentar zum Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland, 2. Aufl., Neuwied - Berlin 1969

Schneider, Egon:
Enteignung und Aufopferung, Berlin - Frankfurt 1964

Steinbauer, Karl-Heinz:
Entschädigungs- und Schadensersatzansprüche der Anlieger im Straßen- und Wegerecht, Diss. München 1966

Stödter, Rolf:
Öffentlich-rechtliche Entschädigung, Hamburg 1933

Wagner, Heinz:
Der Haftungsrahmen in der Lehre vom Sonderopfer, in Festschrift für Jahrreiss, Köln 1964, S. 441 ff

Weber, Werner:
Eigentum und Enteignung, in Neumann-Nipperdey-Scheuner, Die Grundrechte Bd. II, Berlin 1954, S. 331 - 399

de Weldige-Cremer, Wessel:
Die Benutzung öffentlicher Verkehrswege nach der neueren Wegegesetzgebung, insbesondere dem Entwurf eines Straßengesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen, Diss. Münster 1960

Wolff, Hans J.:
Verwaltungsrecht Bd. I, 7. Aufl., München - Berlin 1968

Zitzelsberger, Heribert:
Der Schutz des Gewerbebetriebes in Artikel 14 des Grundgesetzes, Diss. München 1967

Aufsätze

Anschütz, Gerhard:

Der Ersatzanspruch aus Vermögensbeschädigung durch rechtmäßige Handhabung der Staatsgewalt,
Verwaltungs-Archiv Bd. 5, S. 1 - 136

Bachof, Otto:

Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts,
JZ 1966, S. 224

Bender, Bernd:

Sozialbindung des Eigentums und Enteignung,
NJW 1965, S. 1297

Bettermann, Karl August:

Anmerkung zu der BGH Entscheidung ("Verkaufsbarackenfall" BGHZ 23, 157),
MDR 1957, S. 672

Bochalli:

Die Fortbildung des Wegerechts durch die neuere Gesetzgebung und Rechtsprechung,
DVBL 1956, S. 181

Callsen, K.:

Die Regelung des Gemeingebrauchs im Bayer. Straßen- und Wegegesetz,
Der Münzautomat 1959, S. 77
Die Regelung des Gemeingebrauchs im Bayer. Straßen- und Wegegesetz,
Gewerbe Archiv 1960, S. 177

Casselmann:

Entschädigungsansprüche bei Beeinträchtigungen der Anlieger, insbesondere von Gewerbebetrieben, infolge von Veränderungen der Straße,
DWW (Deutsche Wohnungswirtschaft) 1952, S. 289

v. Dassel, Ulrich:

Das Wegegelände und sein Recht,
Fischers Zeitschrift für Verwaltungsrecht Bd. 76, S. 1 ff

Dreyer, Wilhelm:

Der Entschädigungsanspruch der Straßenanlieger;
Verwaltungs-Archiv Bd. 17, S. 195 ff

Der Entschädigungsanspruch der Straßenanlieger;
Verwaltungs-Archiv Bd. 20, S. 160 ff

Dürig, Günter:

Grundfragen des öffentlich-rechtlichen Entschädigungssystems,
JZ 1955, S. 521 - 525

Eisenhart-Rothe, S.:

Der Gemeingebrauch in der Neuordnung des Straßen- und Wegerechtes,
BB 1959, S. 1192

Floerke, Peter-Paul:

Ansprüche der Straßenanlieger wegen Auswirkungen des Straßenverkehrs, anderer Straßenbenutzungen und wegen Arbeiten auf, über oder unter den Straßen,
MDR 1966, S. 799

Förg, Franz:

Aufstellung von Warenautomaten nach dem Bayer. Straßen- und Wegenetz,
Der Münzautomat 1959, S. 154

Forsthoff, Ernst:

Die öffentlich-rechtliche Vorteilsausgleichung,
DÖV 1965, S. 289

Frohberg, Günther:

Entschädigungspflicht bei Änderungen des Straßenniveaus?
Blätter für Grundstücks-, Bau- und Wohnungsrecht (BLGBWR) 1958, S. 145

Fromm, Günter:

Rechtsprobleme beim Bau und Betrieb von U-Straßenbahnen,
Archiv für Eisenbahnwesen 1964, S. 149 ff

Anmerkung zu der BGH Entscheidung v. 5. 7. 1965 III ZR 173/64 ("Buschkrugbrücke"),
DVBL 1965, 910 - 911

Erweiterte Entschädigungsansprüche beim Bau von U-Bahnen?
Der Städtetag 1965, S. 121

Ganschezian-Finck, Gurgen:

Straßeneigentum und Gemeingebrauch,
NJW 1957, S. 285

Schädigung von Gewerbebetrieben durch Beschränkungen des Straßenverkehrs,
NJW 1969, S. 161

Gather:

Rechtsfragen beim Bau von U-Bahnen,
DWW 1966, S. 51

Giese, F.:

Enteignung ohne Ende,
DRiZ 1953, S. 61

Groebe, Klaus:

Straßenhöherlegung und Anliegerzufahrt,
Bayer. Bürgermeister 1960, S. 197

Haas, Diether:

Eigentum und Enteignung,
MDR 1952, S. 648

Anmerkung zu der Entscheidung des Bundesgerichtshofes v. 5.7.1965 III ZR 173/64 ("Buschkrugbrücke"),
NJW 1965, S. 2196

Hamann, Andreas:

Zur Abgrenzung von Enteignung und Sozialbindung,
NJW 1952, S. 401

Öffentlich-rechtliche Bau- und Planungsmaßnahmen und die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG,
DVBL 1957, S. 513

Herold, Georg:

Entschädigungsansprüche für Einzelhandelsgeschäfte bei Straßenänderung,
BLGBWR 1957, S. 101

Huber:

Zur Problematik des Gemeingebrauchs an öffentlichen Straßen,
DÖV 1955, S. 129

Ipsen, Hans Peter:

Enteignung und Sozialisierung,
VVDStRL Bd. 10 (1952), S. 74 - 123

Jaenicke, Günther:
Gefährdungshaftung im öffentlichen Recht?
VVDStRL Bd. 20 (1963), S. 135 - 184

Jesch, Dietrich:
Der Gemeingebrauch,
JuS 1963, S. 213

Kodal, Kurt:
"Der gesteigerte Gemeingebrauch" in den neuen Straßengesetzen,
DÖV 1960, S. 444

Korff:
Straßenumbauten und Anlieger,
DWW 1958, S. 178

Kleinhoff:
Der enteignungsgleiche Eingriff in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs,
DRiZ 1958, 167

Kreft, Friedrich:
Anmerkung zu der Entscheidung des BGH v. 29.5.1967, III ZR 143/66 ("Rheinuferstraßenfall"),
LM Nr. 33 (Cf) zu Art. 14 GG
Anmerkung zu der Entscheidung des BGH v. 31.1.1966, III ZR 110/64 ("Elbeleitdammfall"),
LM Nr. 36 (Bb) zu Art. 14 GG
Anmerkung zu der Entscheidung des BGH v. 22.5.1967, III ZR 126/66,
LM Nr. 14 (Cb) zu Art. 14 GG

Kremer, Norbert:
Die Anliegersondernutzung im neuen Straßenrecht,
DVBL 1963, S. 431

Kröner, Herbert:
Die Eigentumsgarantie in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes,
DRiZ 1960, S. 422

Kummer, Heinz:
Zur Frage der Anliegernutzung bei Außenautomaten,
Gewerbe-Archiv 1970, S. 268

Kürzel, Otto:

Können Anlieger bei Beeinträchtigungen durch Bauarbeiten an der Straße Schadensersatzansprüche geltend machen?
DWW 1966, S. 56

Lerche, Peter:

Amtshaftung und enteignungsgleicher Eingriff,
JuS 1961, S. 237

Maunz, Theodor:

Entschädigung der Anlieger bei Straßenverlegungen und Sperrungen,
Bay. Verw. Bl. 1930, S. 232

Mayer, Franz:

Der Gemeingebrauch,
JuS 1963, S. 205

Nedden, Gerhard:

Der Handel auf den öffentlichen Straßen,
NJW 1956, S. 81

Nitschke:

Anmerkung zu der BGH Entscheidung v. 22.12.1952, III ZR 139/50 BGHZ 8, 273 ("Fußgängergitterfall"),
MDR 1953, S. 289

Pagenkopf, Hans:

Freiheit und Bindung des Eigentums,
NJW 1952, S. 1193

Peter, Christoph:

Zur neueren Enteignungsrechtsprechung des BGH,
JZ 1969, S. 549

Pleyer, Klemens:

Anmerkung zu der Entscheidung des OLG Köln v. 28.4.1961, 4 U 168/59,
JZ 1963, S. 95

Reißmüller, Georg:

Anmerkung zu der Entscheidung des BGH v. 18.9.1959, III ZR 68/58,
JZ 1960, S. 121

v. Rosen:

Die neuen Straßen- und Wegegesetze der Länder,
Der Münzautomat 1959, S.150

Rother, Heinz:

Anm. zu der Entscheidung des Hess. VGH v. 21.1.1970,
VOE 23/69,
Gewerbe-Archiv 1970, S.179

Roth, Herbert:

Anliegerentschädigung beim U-Bahnbau,
BB 1966, S. 520

Salzwedel, Jürgen:

Gemeingebrauch im Wegerecht und Wasserrecht,
Zeitschrift für Wasserrecht 1962, S. 76

Schaefer, Eckart:

Umwegentschädigung,
NJW 1964, 1661

Schack, Friedrich:

Empfiehlt es sich die verschiedenen Pflichten des Staates zur Entschädigungsleistung aus der Wahrnehmung von Hoheitsrechten nach Grund, Inhalt und Geltendmachung gesetzlich neu zu regeln?
Gutachten für den 41. Deutschen Juristentag, in Verhandlungen des 41. Deutschen Juristentages in Berlin 1955, I. Halbbd., S.1 ff

Anmerkung zu der Entscheidung des BVerwG. v. 27.6.1957,
IC 3, 56,
JZ 1958, S. 209

Bemerkenswertes aus dem Hamburgischen Wegegesetz v.
4. April 1961,
DVBL 1961, S. 897

Der Eigentumsschutz gewerblicher Rechtspositionen in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes,
BB 1963, S.1227

Enteignungsentschädigung bei nicht beabsichtigten Schäden,
DÖV 1965, S. 616

Anmerkung zu den Entscheidungen des BGH v. 29.5.1967,
III ZR 126/66 und III ZR 143/66,
DVBL 1967, S. 882

Schelcher, Herbert:
Die Entschädigung des Straßenanliegers,
Fischers Zeitschrift für Verwaltungsrecht Bd. 34, S. 1 ff

Scheuner, Ulrich:
Die Abgrenzung der Enteignung,
DÖV 1954, S. 587

Schneider, Horst:
Gemeingebrauch ohne Anliegernutzung?
Wettbewerb in Recht und Praxis 1959, (Heft 7), S. 213
Die Anliegernutzung im neuen Straßenrecht,
NJW 1963, S. 276

Schneider, Egon:
Anmerkung zu der Entscheidung des BGH v. 29.5.1967,
III ZR 126/66,
NJW 1967, S. 1750
Entschädigung der Straßenanlieger bei Straßenbauarbeiten nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes,
DRiZ 1968, S. 190

Stödter, Rolf:
Über den Enteignungsbegriff,
DÖV 1953, S. 97 ff u. S. 136 ff

Thomä, Volker - Wolter, Björn:
Zweckentfremdung und Enteignung,
MDR 1958, S. 203

Wagner, Heinz:
Eingriff und unmittelbare Einwirkung im öffentlich-rechtlichen Entschädigungsrecht,
NJW 1966, S. 569
Die Abgrenzung von Enteignung und enteignungsgleichem Eingriff,
NJW 1967, S. 2333

Westphal, Jürgen O. E.:
Die Entschädigungspflicht bei Baubeschränkungen,
DÖV 1958, 807

Wiethaup, Hans:
Entschädigungsansprüche der Anlieger bei Straßensperren?
BLGBWR 1956, S. 291

Entschädigungsansprüche bei Verdienstausfällen von Geschäftsinhabern usw. bei durch Instandsetzungsarbeiten bedingten Straßensperren und Änderungen des Straßenniveaus,
MDR 1959, S. 975

Weyreuther, Felix:
Der rechtliche Zusammenhang von Erschließung, Erschließungssicherung und Erschließungsbeitrag,
DVBL 1970, S. 3

Zimniok/Schirmer:
Anm. zu der Entscheidung des OLG Frankfurt v. 6.3.1969, 1 U 228/65,
BB 1969, S. 1108

Zippelius, Reinhold:
Grundfragen des öffentlichen Sachenrechts und und das Bayerische Straßen- und Wegegesetz,
DÖV 1958, S. 838